XL motocross web magazine
//23
AGOSTO // 2014
WORLD MX
LOMMEL
SUPERCROSS
SX CUP
WORLD MX JR
LIERNEUX
INTERVISTA
ALEX POLITA
MICHELE
DAL BOSCO
BIKE IT
YAMAHA
COSWORTH
WiFi-COM

JT Racing™

Emozione e adrenalina a "1.000" al cartello dei 5 secondi. I momenti precedenti le partenze sono sempre ad alta tensione e le Monsterine fanno salire la "pressione" anche a quelli che non sono schierati dietro il cancello di partenza.

XL motocross web magazine

INDEX

HRC
Husqvarna
DEAN
FIGHT
P 7
1.55.9
Red Bull
KTM
Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Ken De Dycker ritorna "magico" dopo la disastrosa gara di Loket. Nel momento di massimo sconforto, il belga è riuscito a trovare una prestazione degna del suo blasone approfittando del terreno "amico" di Lommel

Ultimo “momento magico” per **Tyla Rattray** in sella alla Husqvarna del team ICE One di Kimi Raikkonen. Le strade del pilota e quelle della squadra si sono separate prima del termine regolare della stagione. Il Sudafricano sta già pensando in “verde” per il 2015.

XL
Magic
Moment
FOTO: KTM PRESS

Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL
HONDA
141

Questo “pit stop” di **Maxime Desprey**, non rimarrà nella storia come quello di Hakan Carlqvist a Namur (si fermò a bere una birra mentre era al comando della gara) ma la necessità aguzza l’ingegno e il francese ha chiesto “aiuto” a un commissario di percorso per dissetarsi durante la manche.

Un segnale che i piloti non vorrebbero mai leggere.

Ma Tim Gajser non ha dato ascolto alla segnalazione e nonostante evidenti problemi al propulsore della sua Honda è riuscito a concludere la manche.

TIM
STOP
Husqvarna
XL
Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI

“Portala a casa” Questo è il momento magico che il box del team Dixon ha condiviso con Max Anstie intento a completare il GP di Lommel in testa al gruppo per quella che è stata la sua seconda vittoria in carriera.

FOTO: ENZO TEMPESTINI

Guascone e spavaldo, questa vota **Max Anstie** ha avuto tutte le sue ragioni per festeggiare appena tagliato il traguardo. Il britannico non riusciva a contenere la sua gioia e gli uomini di Youthstream lo hanno dovuto accompagnare “a forza” al podio per rispettare le tempistiche televisive e della prmiazione.

MONSTER
FINISH
BIKE IT
YAMAHA
COSWORTH
XL
Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI

Magic
Moment
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL
BIKE IT
YAMAHA
COSWORTH
MONSTER
Kawasaki

Felicità a sessantaquattro denti per **Anstie e il suo Team** manager Steve Dixon dopo aver ricevuto i premi per la vittoria del GP del Belgio 2014.

Red Bull
AKRAPOVIC
MOTOREX
RENTHAL
RENTHAL
94
Red Bull
MOTOREX
PREMIUM | CONTROL
FOR BAR-TO-BAR COMBAT IN MOTOCROSS
Il Supercross è deciso da battaglie tra uomini temerari. La KTM 450 SX-F garantisce altissime prestazioni ed un'eccezionale maneggevolezza ai piloti più veloci del mondo.
Ken Roczen & KTM: Premium Control, READY TO RACE.
450 SX-F

La stretta finale

Cairoli assesta il "colpo di grazia" verso l'ottavo titolo. Jordi Tixier continua la rincorsa verso Herlings, fermo al palo.

Testo e Foto: **Enzo Tempestini**

HOLESHOT
PARTS

Antonio Cairoli sempre più lanciato verso la sua "ottava meraviglia"

Sole, sabbia, e temperatura vicina ai 30°… spiaggia? No Lommel. Il meteo fa le bizze e la calda estate italiana non vuole arrivare ma il motocross la insegue e l'ha trovata a Lommel nel bel mezzo del Limburgo belga, dove le piogge sono l'ordine del giorno. Un'estate che ha portato ancora una volta Antonio Cairoli alla ribalta, con la sua settantaduesima vittoria in carriera, nona affermazione del 2014, sesta "doppietta", e dodicesimo podio stagionale. Solo la matematica lo tiene ancora lontano dall'ottavo titolo iridato ma è solo una questione di tempo. In Brasile, il 7 settembre prossimo, gli basterà conquistare diciannove punti in totale per aggiudicarsi matematicamente la sua sesta corona iridata nella classe regina con una gara di anticipo. Ma diamo tempo al tempo. Gli avversari di TC222 non mollano e di certo non gli serviranno su un piatto d'argento l'ennesima affermazione, ma per Tony non è un problema. Lui è abituato a lottare a soffrire e a vincere. Le sue vittorie hanno sempre un gusto particolare, come quella raggiunta a Lommel, sua

seconda patria. Il pronostico era a suo favore ma sappiamo bene che nel motocross le regole scritte, diventano tali per essere sconvolte e fino allo sventolare della bandiera a scacchi, nulla è certo. La profonda e asciutta sabbia belga si è "spianata" ancora una volta sotto le ruote del siciliano che ha dovuto fare i conti con Jeremy Van Horebeek, Gautier Paulin, Ken De Dycker e Kevin Strijbos, più intenti a battere il campione che a tutto il resto. Ma il campione è tale soprattutto quando la battaglia si fa dura e Tony ha vinto anche questa sfida. Una sfida che poi si è trasformata in "sopravvivenza" quando, a circa dieci minuti dal termine della seconda manche, il "Giove pluvio" belga ha voluto ricordare a tutti che

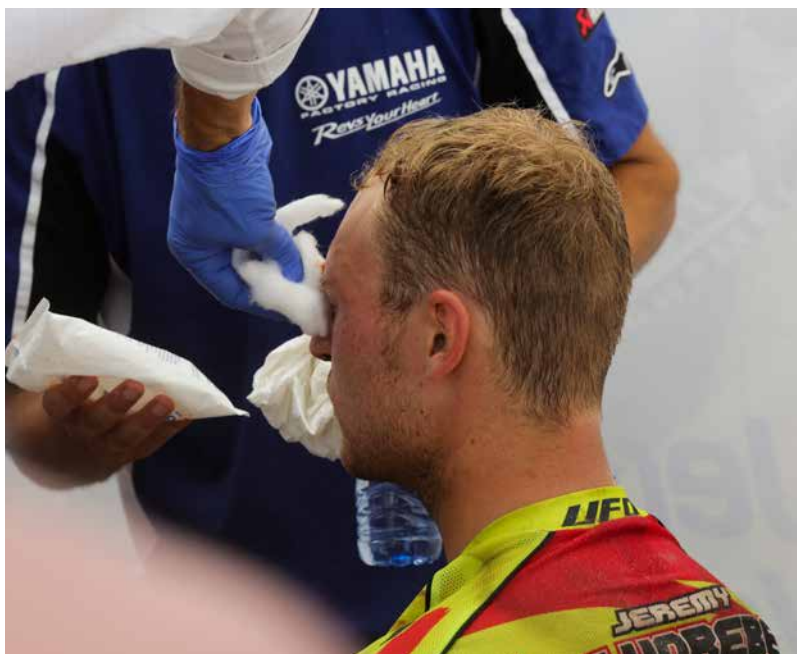
Ken de Dycker mette alla frusta la sua KTM 450 SX-F. Ultima gara della stagione per il gigante belga che si lascia alle spalle un anno veramente travagliato

Gautier Paulin ha attaccato la sabbia di Lommel con grande grinta e ha sfiorato il ritorno sul podio. Pronto per un 2015 ad alto livello.

nel nord Europa piove. E lo ha fatto nel "migliore" dei modi, scatenando un temporale che in poco meno di un quarto d'ora ha letteralmente allagato la pista e fatto fuggire tutti i presenti. Non è fuggito dal suo compito Antonio Cairoli che, con un finale da cardiopalma, è riuscito a mantenere una velocità superiore ai suoi avversari portando a termine il GP senza sbavature. Alle sue spalle ha chiuso la giornata il redivivo Ken De Dycker che dopo la gara di Loket, dove aveva deluso le aspettative del Team meritandosi anche qualche

Shaun Simpson, con il risultato di Lommel si ripropone come uno dei principali "outsider" per la stagione prossima. Aspira a un posto da "factory rider"

Kevin Strijbos, qui all'attacco di Van horebeek, continua nelle sue performance positive. Dopo il "garone" di Loket forse anche lui stesso si aspettava di più ma nella MXGP di questa stagione non è mai facile stare li davanti.

rimprovero, ha recuperato una condizione degna di nota. Come da notare, è il fatto che il gigante belga non sarà presente alle ultime due gare in Brasile e Messico per operarsi al polso sinistro nel tentativo di recuperare tutta la sua prestanza fisica durante l'inverno. Sul podio un altro pilota non proprio abituato a queste posizioni: Shaun Simpson che, dopo la sua prima vittoria in carriera nella classe maggiore, lo scorso anno a Lierop, ha dimostrato di avere proprio un bel feeling con la sabbia aggiudicandosi il terzo posto assoluto nell'inferno

Jeremy Van Horebeek in azione e dopo la fine della prima manche, ferito vistosamente all'arcata sopraccigliare sinistra. I sanitari gli hanno suturato il profondo taglio, applicando direttamente in pista cinque punti di sutura.

Marc De Reuver, si è ripresentato in gara a Lommel dando, ancora una volta, dimostrazione delle sue qualità di "sabbiaiolo". Ha sfiorato il podio nonostante una brutta caduta nella qualifica del sabato che lo aveva costretto a dei controlli in ospedale.

di Lommel. Anche Gautier Paulin (stessi punti di Simpson) si è dato da fare e si è fatto notare per una serie di "quadrupli" che hanno infiammato il pubblico belga. Sempre più lanciato verso il team HRC, il francese ha dimostrato di essere sulla strada del ritorno, ma la sua stagione, di certo non è da considerarsi positiva. Positivo ma questa volta sfortunato, Jeremy Van Horebeek che, nel tentativo di emulare Paulin sul quadruplo, ha picchiato forte la testa sul manubrio rimediando una ferita all'arcata sopraccigliare sinistra che lo ha costretto a correre la prima manche con il volto coperto di sangue. Dopo aver preso cinque punti, ma di sutura, il belga si è presentato al via della seconda manche ma la fresca ferita, che nel corso della manche ha continuato a perdere sangue, e le condizioni limite del finale di gara, lo hanno costretto all'ottavo posto di giornata.

Dean Ferris, qui inseguito da Tyla Rattray, ha risollevato il morale del Team ICE One con discreti risultati che però, ad oggi, non gli garantiscono la riconferma per la prossima stagione.

Problemi tecnici anche per Davide Guarneri che in gara 1 ha dovuto calare il ritmo di gara chiudendo soltanto al diciassettesimo posto. Dodicesimo in gara 2 ma staccato dalla top ten.

Prestazioni non all'altezza per Max Nagl, non al 100% della condizione fisica.

Ritorno alle gare per Tyla Rattray che si è ben difefso a Lommel. Il sudafricano aspetta con trepidazione la decisione finale dell’amico Ryan Villopoto che lo proietterebbe al suo fianco nel team Kawasaki KRT per la prossima stagione.

Doppio ritiro per noie meccaniche per Tanel Leok che dopo Loket, cercava una riconferma del suo recupero, ma che non gli è stata possibile.

Steven Frossard è uno dei pochi top rider ancora in attesa di una sistemazione definitiva per il prossimo anno. Il francese a Lommel non ha brillato particolarmente.

David Philippaerts si è presentato a Lommel in condizioni critiche e nonostante i tentativi di rimetterlo in sella effettuati dal suo staff medico, si è dovuto arrendere al dolore e non ha preso parte alle due manche. La sua caviglia sinistra deve stare a riposo per recuperare al meglio in vista degli ultimi due GP e del nazioni.

MONSTER ENERGY
FINISH

Max Anstie ha galleggiato sulle dune di sabbia di Lommel come meglio non poteva fare. Momenti concitati per lui alla partenza delle due manche (problemi tecnici risolti poco prima del via) che però non gli hanno impedito di arrivare alla hole shot (prima manche) e vincere il suo secondo GP della carriera.

Nella MX2, ancora tutto da rifare. Herlings si è presentato a Lommel in "sella" alle stampelle ma fortemente intenzionato a ritornare in gara in Messico (qualcuno parla addirittura del Brasile) per salvare il salvabile e cioè tentare di arginare il recupero di Tixier. Un recupero che da –102 è arrivato a -57. Con 100 punti ancora a disposizione (4 manche) è chiaro che la matematica da ragione al

francese ma la "sregolatezza" di Herlings potrebbe fare miracoli anche questa volta (in positivo) e l'olandese si potrebbe presentare in gara nella doppia trasferta sud americana. Facendo un rapido calcolo, con una media minima di 42 punti a GP per Tixier, che andrebbe a + 27 su Herlings, il campione in carica dovrebbe almeno capitalizzare lo stesso quantitativo di punti per mantenere la testa della

Ancora un po' "acerbo" ma pieno di talento, il francese Dylan Ferrandis, si pone come uno dei nomi nuovi per il prossimo futuro della MX2.

Romain Febvre ha detto definitivamente addio alle possibilità di vincere il titolo iridato. A Lommel ha perso troppi punti ed ora è sotto "quota 100". Impossibile per lui recuperare.

classifica e confermarsi campione. Ardua l'impresa di Tixier, ma "mission impossible" per Herlings che, se rientrasse in Brasile a distanza di 47 giorni dalla frattura al femore sinistro, si troverebbe a dover affrontare una gara in condizioni davvero difficili. Detto del motivo predominante del finale di stagione della MX2, la gara belga è vissuta sulla prestazione di Max Anstie capace di vincere la prima manche e il GP in una giornata dove la sua Yamaha gli ha fatto temere un doppio ritiro. Il britannico ha dato tutto se stesso e questa volta ha

Jordi Tixier da le spalle ai suoi avversari rimanendo l'unico in grado, matematicamente, di arrivare a "soffiare" il titolo iridato a Herlings. Il francese si è portato a -57 dal vertice della classifica.

meritato in pieno le lodi di tutto il paddock. In Belgio è tornato a podio Dylan Ferrandis (terzo dietro a Tixier) dopo una seconda parte di stagione dove ha veramente "imbroccato" poco, seguito dall'altro francese Romain Febvre che anche la matematica ha tolto dai giochi dal discorso titolo iridato (- 105 punti da Herlings). Poche nuove (e non buone) sul fronte nazional-popolare. Gli italiani al mondiale MX2 "latitano" e si vedono poco. Con Lupino "out" da quasi subito e spostato in MXGP dalla squadra, è rimasto in gioco soltanto

Ivo Monticelli che anche a Lommel ha risentito di un piccolo infortunio. Dopo le due fratture alle mani (Montevarchi e Maggiora), Ivo si è infortunato di nuovo alla gara di beneficenza organizzata da Stefan Everts riportando una doppia infrazione a un dito della mano sinistra. Per il marchigiano un terzo "colpo" che lo ha condizionato nelle ultime due gare alle quali ha preso parte dato che non parteciperà alla doppia trasferta in Brasile e Messico. Agosto mese di ferie (annullato il GP in Ucraina) che volge al termine, si vola lontano per le assegnazioni dei titolo e come sempre…. vinca il migliore.

"Sasha" Tonkov continua nella sua serie di risultati constanti ma da lui ci sia aspettava qualche "zampata". Gli rimangono due GP da giocarsi per far sentire un suo acuto a suon di risultati.

Tim Gajser. In difficoltà in gara 1 per problemi al motore (perdita d'olio) nonostante gli sia stato intimato lo "Stop" da parte del suo box, ha continuato imperterrito e ha chiuso la manche all'ottavo posto.

Costante e positivo anche Valentin Guillod che, riconfermato in sella alle moto del team Standing Construct, continua la sua rincorsa verso il quinto posto in campionato.

Ottimo "colpo di reni" da parte di Pauls Jonass, pronto a migrare nella squadra factory KTM per il prossimo anno. È partito per due volte tra i primi e nonostante il solito calo fisico che lo affligge da inizio stagione, è riuscito a dimostrare le sue doti. Per lui primo risultato nella top ten iridata (nono).

Ritorno alle gare per Glen Coldenhoff. Nove GP di stop hanno lasciato il segno sulle condizioni dell'olandese ma a Lommel si è fatto trovare abbastanza pronto e il settimo posto assoluto ne è la conferma

Ivo Monticelli ha provato a districarsi tra le maglie degli avversari ma la sua condizione fisica non gli ha permesso molto. Diciannovesimo nella prima manche, nella seconda è stato costretto al ritiro per i dolori al dito medio della mano sinistra infortunata alla "Everts and Friends".

Antonio Cairoli

A Lommel ha la sua seconda casa e la sabbia del circuito belga è il suo habitat naturale. Dopo il Nazioni 2012 dove aveva surclassato il mondo intero (americani compresi) raggiungere l'ennesima doppietta sul morbido fondo amico. Un Cairoli che a Lommel, con molta probabilità, ha dato la zampata vincente al campionato. Impressionante

Ken de Dycker

Tra il De Dycker visto a Loket e il De Dycker visto a Lommel ci passano due generazioni. Irriconoscibile il primo, incredibilmente consistente il secondo. Dopo la gara in repubblica Ceca, il belga se ne era andato dal paddock "borbottante" ma ha avuto giusto il tempo di capire cosa era successo che ha ricevuto la "lavata di capo" da parte del suo team. A Lommel è stato impeccabile e è ritornato al podio. Lezione assimilata.

Shaun Simpson

Lo scozzase aveva vinto il GP di Lierop dello scorso anno dimostrando un feeling esagerato con i terreni sabbiosi e con il terzo posto di Lommel, dietro a due mostri della sabbia, ha ribadito il suo stato di grazia quando si trova ad affrontare le "dune". Consistente

Jeremy Van Horebeek

Manca l'ennesimo podio ma la sua valutazione va oltre il risultato in quanto tale. Una "capocciata" al manubrio, nel motocross ci sta. Il fatto di finire la prima manche con il volto e un occhio pieno di sangue e solo il fatto di presentarsi al via di gara 2 dopo aver ricevuto 5 punti di sutura lo eleva a livello dei più grandi "duri" di tutti i tempi. Da ammirare.

Gautier Paulin

Stesso punteggio di Simpson ha mancato il ritorno al podio per un soffio. Una serie di "quadrupli impossibili" lo ha messo in evidenza nel GP anche se da lui ci si aspetta sempre qualcosa di più che un "semplice" terzo posto assoluto. In ripresa

Max Nagl

Non ci siamo. Due manche, due partenze nel gruppo dei primi, due cali fisici preoccupanti. Il tedesco è arrivato a fine gara esausto, e per uno come lui non è proprio cosi normale. Dopo il suo rientro dall'infortunio è andato in calando a ogni manche. Fresco di firma con il Team Husqvarna Factory MXGP, dovrà darsi da fare e in fretta. In ritardo.

Max Anstie

Vorremo vedere sul podio Max Anstie tutte le domeniche se non altro per ascoltare le sue dichiarazioni in conferenza stampa. È semplicemente un grande e simpatico “oratore”. Come è stato grande in gara, meritando la vittoria in un GP super travagliato per lui. In gara 1 la sua moto non ne sapeva di partire fino a 2 secondi dall’abbassarsi del cancello (è partito incredibilmente primo). In gara 2 ha dovuto saltare il giro di ricognizione per problemi all’iniezione ma una volta risolti dai tecnici ha dato tutta manetta fino alla fine meritando il successo pieno. Un grande

Jordi Tixier

Doveva vincere tutto e ha quasi vinto. Nella prima manche ha sofferto la lotta con Ferrandis e non è riuscito a recuperare su Anstie in fuga e sullo stesso connazionale. Nella seconda invece ha dimostrato il suo reale valore comandando i giochi dall’inizio alla fine. Il mondiale per lui non è più un miraggio. Convinto.

Dylan Ferrandis

Dopo aver disputato gli ultimi quattro GP a fasi alterne (bene una sola manche a gara), il talentuoso francesino, si è riportato sul podio confermando le sue ottime qualità. Più volta ha ripetuto che vorrebbe trasferirsi negli “States” ma per ora sembra riconfermato al suo posto nella squadra Factory Kawasaki per la MX2. Per la prossima stagione potrebbe dare del filo da torcere a molti. Talento

Romain Febvre

Altra prestazione maiuscola del francese che però non gli è bastata per rimanere in gioco per il titolo iridato. Terza forza del campionato gli è mancato ancora l'acuto vincente per portarsi sul gradino più alto del podio almeno in una manche ma ne ha il potenziale. Manca poco al termine ma di certo il ragazzino dal viso gentile ma dalla guida tutta grinta non molla. Affamato

Pauls Jonass

Fresco di contratto con il Team factory che lo schiererà nel mondiale della MX2 al posto di Tixier, il campione del mondo in carica della 125 ha dato sfoggio delle sue qualità sulla soffice sabbia belga. Passato dall'europeo al mondiale a stagione in corso, dopo aver rinunciato alla conquista del titolo continentale, è riuscito a esprimersi bene soltanto nelle ultime due gare. Voto di incoraggiamento.

Jose Butron

Il pilota del Silver Action sembra l'ombra di quello che eravamo abituati a vedere lo scorso anno. Solite partenze fulminanti ma tenuta alla distanza da rivedere e troppi errori che lo hanno allontanato e molto, dalla medaglia di bronzo conquistata lo scorso anno. Nono nella generale il suo miglior risultato rimane ancora il quarto posto della prima manche di questa stagione. Non c'è.

MAY THE FORCE BE WITH YOU

KIT STAGE 3

Who look for top performance,
top technology and maximum reliability
all in one KIT!

Un **Plug&Play** con alberi a camme racing e kit a doppie molle dedicate, i pistoni ad alta compressione sviluppati in collaborazione con l'azienda americana JE, la centralina **GET GP1EVO** (**GPA2 &WIFI-COM** ready), lo scarico **Athena Factory Racing** e il kit guarnizioni smeriglio.

via delle Albere, 13 36045 Alonte (VI) - ITALY Tel. +39 0444.72.72.72 **www.athenaparts.com** **www.getdata.it**

Il gioco delle tre **carte**

Prossima stagione ancora incerta, sotto tanti punti di vista, a iniziare dal calendario gare. Molti i colpi di mercato o presunti tali. Molti piloti in cerca di "occupazione"

di: **Enzo Tempestini**

Il mercato è in fermento ma anche in forte ritardo. I giochi dello spostamento delle varie pedine del motocross mondiale, che di solito si facevano nei mesi pre estivi, non sono nemmeno a metà dell'opera. Siamo arrivati a fine agosto e poco c'è di certo, a iniziare dal calendario gare. Una bozza è stata già presentata ma, mai come questa volta, la cosa appare sommaria e "buttata li" tanto perché bisognava farlo. Diciotto GP più il Nazioni, tripla trasferta iniziale extra europea, un GP in Russia "in via di definizione", fine Agosto in Sud America (Brasile e Argentina) poi ritorno in Europa (Olanda-Assen) e di nuovo giù in Sud America per il "gran finale" messicano. Inoltre, stando alle ultime indiscrezioni arrivate direttamente dalla voce di Giuseppe Luongo, sono ritornati prepotentemente in gioco, Stati Uniti e Giappone. Difficile credere in un mondiale con circa 20 GP e otto trasferte "overseas" ma staremo a vedere. Il mondiale e diventato "mondiale" a tutti gli effetti (e ci piace) ma questo programma mette un po' "paura" a tutti. Soprattutto a quelli che ancora non hanno trovato "casa" per il prossimo anno. Parliamo di piloti ma anche di Team, ovviamente. Voci (per fortuna e per ora, sono solo chiacchiere da paddock) dicono di estreme difficoltà anche da parte di squadre ben conosciute per potersi schierare al via di un mondiale tanto impegnativo, agonisticamente quanto economicamente. Piloti accasati, a oggi, ce ne sono veramente pochi ma cerchiamo di fare un po' di "ordine".

MXGP

Team Red Bull KTM Factory Racing
Antonio Cairoli (confermato)
Ken De Dycker (confermato)
Tommy Searle (da ufficializzare)

Team Yamaha Factory Racing MXGP
Jeremy Van Horebeek (confermato)
Romain Febvre (da ufficializzare)

Team Rockstar Energy Suzuki World
Clement Desalle (confermato)
Kevin Strijbos (confermato)

Team Honda HRC
Maximilian Nagl (in partenza)
Evgeny Bobryshev (confermato)
Gautier Paulin (da ufficializzare)

Team Hitachi Construction Machinery UK
Shaun Simpson (in trattativa)

Team Monster Energy Kawasaki Racing Team
Gautier Paulin (in partenza)
Steven Frossard (in partenza)
Ryan Villopoto (da ufficializzare)
Tyla Rattray (da ufficializzare)

Team Bike it Yamaha Cosworth
Rui Goncalves (in partenza)

Team Red Bull ICE One Husqvarna Factory Racing
Tyla Rattray (contratto rescisso)
Todd Waters (confermato)
Maximilian Nagl (da ufficializzare)
Dean Ferris (in partenza)

Team TM Factory
Davide Guarneri (Confermato)
Tanel Leok (in partenza)

Team Ricci Racing
Passa da TM a Husqvarna
Alessandro Lupino (in trattativa)
Rui Goncalves (in trattativa)
Jose Butron (in trattativa)

DP19 Racing Yamaha Team
David Philippaerts (confermato)
Christophe Charlier (in trattativa)

Assomotor (Honda)
Christophe Charlier (in trattativa)
Alessandro Lupino (in trattativa)

Team Wilvo Forkrent KTM
Jake Nicholls (da confermare)
Matiss Karro (da confermare)
Jose Butron (in trattativa)

24 MX Honda Racing
Steven Frossard (in trattativa)
Xavier Boog (confermato)

MX2

Team Red Bull KTM Factory Racing
Jeffrey Herlings (confermato)
Pauls Jonass (nuovo arrivo)
Davy Pootjes (EMX2 - MX2)

Team Wilvo Nestaan Husqvarna Factory Racing
Romain Febvre (in partenza)
Aleksandr Tonkov (confermato)
Petar Petrov (in trattativa)

Team CLS Kawasaki Monster Energy
Arnaud Tonus (in partenza USA)
Dylan Ferrandis (confermato)
Jordi Tixier (da ufficializzare)
Thomas Covington (confermato)

Team Rockstar Energy Suzuki Europe
Glen Coldenhoff (passa in MXGP)
Jeremy Seewer (confermato)
Brian Hsu (confermato)

Team Honda Gariboldi HRC
Tim Gajser (confermato)
Jorge Zaragoza
(in arrivo da Kawasaki Bud)
Kei Yamamoto (in partenza)

Team Bike it Yamaha Cosworth
Passa da Yamaha a Kawasaki
(in trattativa)
Max Anstie (confermato)
Magne Klingsheim (da confermare)

Team Standing Construct KTM
(passa a Yamaha MX2)
Valentin Guillod (confermato)
Julien Lieber (confermato)

Team TM Factory
Christopher Valente (in partenza)
Samuele Bernardini (da confermare)

Team Silver Action KTM
Jose Antonio Butron (in partenza)
Vlacheslav Golovkin (da confermare)

Team Ricci Racing
Da TM a Husqvarna
Ivo Monticelli (in trattativa)

Kemea Yamaha Racing Team
Petar Petrov (in partenza)
Benoit Paturel (nuovo arrivo)

Team J-Tech Honda
Maxime Desprey (in partenza)
Vsevolod Brylyakov (confermato)

Team Marchetti KTM
Pauls Jonass (in partenza)
Ivo Monticelli (in trattativa)
Alessandro Lupino (in trattativa)
Jose Butron (in trattativa)

Riders4Riders è una onlus fondata nel 2010 da piloti ed appassionati delle due ruote con le finalità di raccogliere fondi per assistere riders gravemente infortunati e di sostenere la ricerca per la cura delle mielolesioni.

Nata a seguito di gravi incidenti occorsi a giovani piloti di varie specialità motociclistiche, Riders4Riders ha saputo coordinare e rendere più efficaci gli sforzi di tanti generosi volontari, riuscendo a dare continuità ad iniziative solidali organizzate per aiutare in modo sistematico i piloti in grave difficoltà e per sostenere la ricerca che si occupa di curare le lesioni midollari.

Campioni ed amatori, normodotati e disabili, team managers e tifosi, appassionati e curiosi, tutti uniti per sentirsi parte di una grande famiglia che non dimentica gli amici più sfortunati ma, insieme a loro, alimenta con gesti concreti la speranza in un domani migliore.

A questo scopo l´associazione promuove le erogazioni liberali e la donazione del 5x1000 dell´imposta sul reddito annuale (indicando il c.f.90029430395 di Riders4Riders onlus): un atto di grande responsabilità civile che non costa nulla al contribuente ma è di grande utilità sociale.

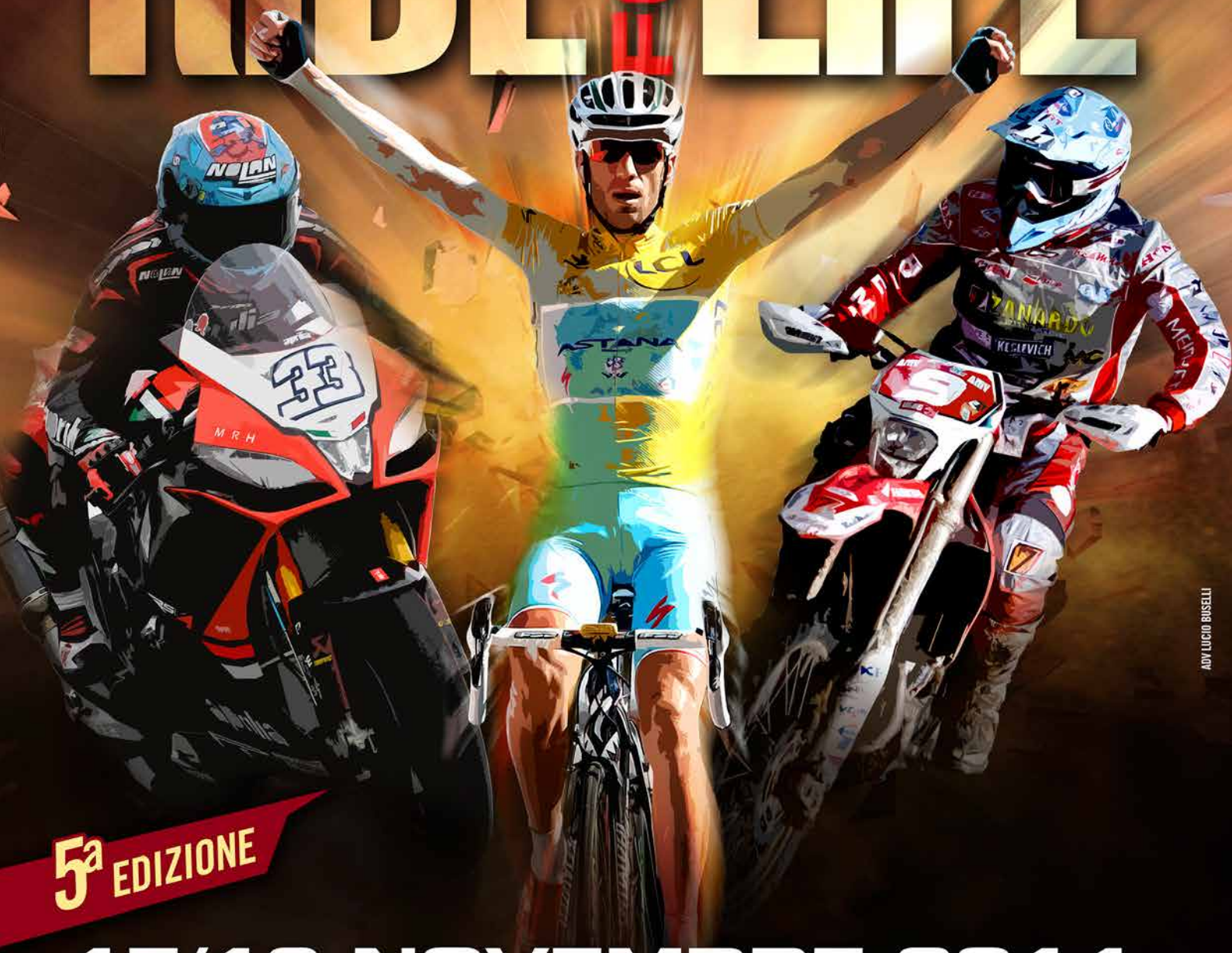
Collabora stabilmente con FMI ed i maggiori enti di promozione sportiva e territoriale, promuovendo iniziative solidali e finalizzate alla sicurezza nella pratica sportiva.

Inoltre organizza RIDE FOR LIFE, la manifestazione a scopo benefico che ogni anno a novembre chiude le stagioni agonistiche delle varie specialità a due ruote riunendo campioni ed amatori in una festosa due giorni di sfide in amicizia a contatto col pubblico, all´insegna del divertimento e della solidarietà, dove chi partecipa vince!

I CAMPIONI DELLE DUE RUOTE TUTTI UNITI PER SOSTENERE LA RICERCA DI UNA CURA DELLE LESIONI AL MIDOLLO SPINALE

RIDE FOR LIFE

5a EDIZIONE

ADV LUCIO BUSELLI

15/16 NOVEMBRE 2014
OTTOBIANO (PV)
CIRCUITO SOUTH MILANO

A Pesaro si balla... la Marsigliese

Con Pellegrini e Bonini fuori dai giochi, i transalpini monopolizzano il podio nella terza prova di Supercross.

Testo e Foto: **Claudio Cabrini**

Bonini e Pellegrini guidano il gruppo dopo la partenza. La loro gara purtroppo si chiuderà in malo modo dopo pochi giri.

Christophe Martin ha colto al volo l'occasione dell'uscita di scena di Bonini e Pellegrini per centrare la sua prima vittoria e agguantare la Tabella Rossa di leader di campionato.

Si è chiusa a Pesaro la serie di gare estive degli internazionali d'Italia Supercross che termineranno la loro stagione con il Superbowl di Genova e con il gran finale all'interno dell'area Motolive nel contesto di EICMA, salone internazionale della moto. Discreta cornice di pubblico nella tappa marchigiana che purtroppo ha perso i principali protagonisti della classe SX1 nel corso della prima finale titolata. Matteo Bonini e Angelo Pellegrini, dopo aver preso il comando delle operazioni dalla partenza, hanno avuto un contatto sull'impegnativo salto triplo che caratterizzava il circuito di Pesaro.

Ottima seconda posizione per Cedric Mannevy.

Bonini, che era al comando in quel momento, a causa di un doppiato non ha spiccato il lungo volo per chiudere il salto mentre Pellegrini, con la visuale oscurata dalla rampa dello stesso, ha saltato normalmente atterrando sulla ruota posteriore della Kawasaki del pilota reggiano. Tutti e due sono finiti a gambe all'aria e per alcuni minuti si è davvero temuto che qualcuno si fosse fatto male e in maniera seria. Dopo la caduta però entrambi sono stati costretti a rimanere fermi a centro pista in un punto estremamente pericoloso e difficilmente raggiungibile dai soccorritori. La direzione gara non ha

Con il suo terzo posto Alex Rouis ha contribuito a tingere completamente col tricolore francese tutto il podio di Pesaro.

ritenuto di esporre la bandiera rossa per dar modo ai sanitari di raggiungere i piloti infortunati che hanno dovuto attendere alcuni interminabili giri per ricevere le prime cure. Alla fine ad avere la peggio è stato Bonini che è finito all'ospedale con un forte trauma toracico e una vertebra incrinata mentre Angelo Pellegrini se l'è cavata con lo stiramento di un tendine del pollice. Dopo la conclusione però il direttore ha deciso di squalificare tutti i partecipanti e in questo modo di invalidare la prima finale perchè nessuno dei piloti aveva rispettato la bandiera gialla che intimava di rallentare e soprattutto di non saltare nel punto dell'incidente. Angelo Pellegrini in completo disaccordo con le decisioni prese non ha partecipato per protesta alla seconda e unica finale che ha

Tutta la gara della SX2 è vissuta sullo scontro tra Marrazzo e Mallet. Alla fine è stato l'italiano ad avere le meglio nella più combattuta delle finali SX2 finora disputate.

Con Pellegrini e Bonini fuori dai giochi è stato Fabio Ferrari, quarto, a centrare il migliore piazzamento tra i piloti azzurri.

Terza posizione nella SX2 per Kade Walker. Il canadese che nella scorsa stagione aveva fatto sua la 125 non è ancora riuscito a lottare per la vittoria nella categoria superiore.

Senza la banale scivolata rimediata nei primi giri Simon Mallet avrebbe sicuramente messo in seria difficoltà l’imbattibilità di Marrazzo in SX2. La sua incredibile rimonta è stata fermata dalla bandiera a scacchi quando era ormai a ridosso del vincitore.

L’ex iridato della Supermoto Ivan Lazzarini ha assistito alle gare e salutato i suoi concittadini a Pesaro.

Anche a Pesaro la SXJunior è vissuta sulla sfida tra Lugana e Zanotti. Ad avere la meglio è stato Lugana che si è ripreso anche la testa della classifica di campionato.

distribuito i punti in palio della serata. Finale che ha visto il netto dominio dei piloti francesi con Christophe Martin primo seguito da Cedric Mannevy e Alex Rouis. Grazie a questa affermazione e al contemporaneo forfait di Angelo Pellegrini, il pilota dell'A Team ha anche scalzato il bresciano dalla testa della classifica di campionato. Fabio Ferrari con il quarto posto è stato il migliore italiano in gara. Terza vittoria consecutiva per Dario Marrazzo nella SX2 che, a dispetto del risultato, in quest'occasione ha dovuto sudare parecchio per domare un Simon Mallet davvero in gran forma che, nonostante una banale scivolata gli abbia rallentato la corsa a inizio gara, lo ha insidiato fino alla bandiera a scacchi. Terzo posto per Kade Walker, veloce ma mai in grado di impensierire seriamente i due battistrada. La gara della classe 125 non ha avuto titolarità per la classifica di campionato a causa della concomitanza con l'ultima prova di Europeo 125 a Lommel. Per questa ragione Baraiolo e Zonta, dominatori dei primi due appuntamenti, non erano presenti. Nicola Bertuzzi ha approfittato della loro assenza per vincere una finale molto combattuta davanti a Thomas Berto e Andrea La Scala. Anche a Pesaro la finale della SXJunior è stata un fatto privato tra Andrea Zanotti e Paolo Lugana. I due hanno letteralmente fatto il vuoto alle loro spalle e la vittoria è andata a Lugana con Zanotti secondo distanziato di soli 6 decimi. Terzo posto finale per Nicolò Folli che ha regolato all'ultimo giro Lorenzo Maffini. Disputate le prime tre gare è stato possibile tracciare un primo bilancio sulla stagione che, rispetto all'edizione 2013, sebbene abbia segnato un leggero incremento di partecipanti, allo tempo stesso ha evidenziato un calo del livello medio dei partecipanti. I primi vanno davvero forte mentre le seconde linee arrancano e accumulano manciate di secondi di svantaggio a ogni giro. Da noi, il Supercross, la stessa disciplina che negli Stati Uniti e nei paesi Europei crossisticamente più avanzati continua a crescere, non riesce a far breccia tra i piloti e di conseguenza, nemmeno tra il pubblico nostrano.

Nicola Bertuzzi ha centrato la vittoria nella SX125

Lo spettacolo di freestyle del Team Daboot capitanato da Vanni Oddera ha riscaldato il pubblico nelle pause tra le varie manche della serata.

Seconda posizione nella SX125
per Thomas Berto.

Carlo Caresana del team Daboot ha dato
spettacolo in sella alla YZF450.

Una vita a tutto motocross

Michele Dal Bosco, una vita intera passata attaccato al manubrio di una moto da cross che ha deciso di rimettersi in gioco dopo gli "anta".

Testo e foto: **Enzo Tempestini**

Classe 1973 nato a Bolzano il 15 maggio, Michele inizia giovanissimo la pratica del motocross fino ad arrivare ai massimi livelli e a confrontarsi con campioni di grosso calibro nel periodo d'oro del motocross in Europa.

XL:
I tuoi "primi passi":

MdB: Ho iniziato a girare in moto nel 1977 quando avevo 4 anni, poi nel 1981 le prime gare e ho subito vinto, al debutto, in una gara nel campionato triveneto riservato ai giovani e poi ho proseguito nella mia modesta carriera.

XL: Una carriera non molto modesta a dire il vero, ripercorriamola velocemente.

Dal 1981 al 1986 ho gareggiato nel minicross e ho vinto un titolo "Triveneto" poi, nel 1987 sono passato alle ruote grandi. 1988 e 1989 mi sono impegnato nel "Triveneto" nelle categorie 125 e 250 ma non ho preso parte al campionato italiano per un infortunio.
Nel 1990 mi sono laureato campione triveneto 125 e 250 e ho concluso al quarto posto il campionato italiano cadetti poi, nel 1991 sono passato al campionato europeo 125. Nel 1992 c'è stato il "grande salto" nel mondiale 125 con il team Ramirez in sella alla Suzuki 250 e sono arrivate le prime soddisfazioni dato che sono riuscito a qualificarmi in 4/5 gare. A quell'epoca in griglia di partenza trovavi "gentaccia" come Smith, Parker, Puzar, Iven, Vehkonen, ai quali se volevi stargli davanti era meglio "sparare" alle spalle invece che cercare di sorpassarli. Ricordo ancora la mia prima qualifica a Schwanenstadt, in Austria, a meno di 4 secondi dal primo. Un'emozione ancora oggi fortissima. Nel 1993 sono passato al campionato del mondo 500 con la squadra di Roland Solva, un amico che, insieme a Alois Niedermayr, mi ha aiutato molto. Sono riuscito a conquistare

il mio primo punto iridato a Sittendorf, in Germania, quando i punteggi venivano assegnati solo ai primi quindici piloti in classifica. Fù per ma una piccola grande vittoria. Nel 1994 sono "tornato indietro" all'europeo 250 anche e soprattutto per questo economiche e alla fine della stagione ho portato a casa un onorevole quarto posto finale con un secondo posto di GP, conquistato in Spagna. Nel 1996 ho chiuso al sesto posto il campionato europeo e ho partecipato a qualche gara del mondiale con un quindicesimo posto assoluto nel GP di Germania. Il 1996 è stata la mia migliore stagione, con il terzo posto nella classifica finale degli Assoluti d'Italia. A Odolo, nella finale supercampione, che vedeva impegnati i migliori 20 piloti delle due classi, ho conquistato il secondo posto alle spalle di Andrea Bartolini precedendo Cristian Stevanini. Poi, nel 1997 sono tornato a partecipare al mondiale e nel 1998 dovevo continuare ma per una serie di problematiche non sono riuscito a fare la stagione iridata ma ho comunque vinto il titolo italiano della 125 con le Suzuki fornite da Enzo Valenti. Nel 199 sono tornato all'attività locale fino al 31 ottobre di quell'anno quando, decisi di attaccare il casco al chiodo. Poi, nel 2002 la passione ha cominciato a bussare di nuovo alla mia porta e ho partecipato a qualche gara minore per riprendere mano con il manubrio fino al 2003 che mi sono di nuovo schierato dietro i cancelli di partenza del campionato "Triveneto". Da li, l'idea di creare un Team e infatti, nel 2004 è partita l'avventura del Dal Bosco Racing Team con il quale ho partecipato al campionato italiano in sella a moto Honda.

XL:
Da quale idea è nato il Team Dal Bosco Racing

MdB:
Se ti entra in testa l'idea di creare un Team di motocross è solo esclusivamente per la passione. Non esiste altro

motivo secondo me e non esiste nessun discorso economico. Uno dei principali scopi, almeno nel mio caso, è stato quello di voler trasmettere ai giovani le mie esperienze e capitalizzare al meglio tutto quello che sono riuscito ad apprendere nel corso degli anni.

XL:
Anni che ne sono passati dieci, dalla nascita del tuo Team e che proprio nel suo decennale ti ha visto impegnato ancora una volta ad alti livelli. Il mondiale Veteran per i piloti "over 40"

MdB:
Tutto è nato per gioco, come sempre, ma tutto è andato avanti con massima professionalità, come quando correvo. Dopo i quaranta anni ho voluto darmi ancora un obiettivo da raggiungere, mi sono rimesso in gioco ma solo e soprattutto nei confronti di me stesso. Ogni tanto serve anche per riprendere a "fare qualcosa" anche se effettivamente non ho mai smesso di andare in moto, ma gareggiare e allenarsi per le gare e di un certo livello non è come andare a divertirsi una volta ogni tanto.

XL:
Un'esperienza, quella del mondiale veteran, affrontata con le carte in regola. Una partenza tra i primi e poi…

MdB:
Mi sentivo bene e pronto ad affrontare la gara nel migliore dei modi, sono partito nel gruppo dei primi e mi sono subito trovato a lottare con "mostri sacri" di questo sport come Garcia Vico, Zerava e Darryll King. Ero in quarta posizione e lottavo proprio con King quando in una curva, ha fatto valere tutto il suo peso agonistico e fisico e ha deciso di curvare sulle mie ruote. Niente di "cattivo" ovviamente, ma purtroppo sono caduto e sono stato costretto a ripartire attardato. Dalle ultime posizioni ho recuperato fino a ridosso dei primi dieci ma potevo comodamente

chiudere la manche nei cinque. Al termine della giornata ho chiuso tredicesimo assoluto, poteva andare meglio ma, pazienza, cercherò di rifarmi alla prossima occasione.

XL:
e comunque, una bella esperienza

MdB:
Assolutamente si. Abbiamo creato un bellissimo gruppo di amici e ci siamo divertiti tutti, nessuno escluso. Già ci stiamo muovendo per organizzare la trasferta del prossimo anno. Il Team Dal Bosco Racing sarà presente anche ad Assen.

XL:
Tornando al discorso della tua scuola cross. Molti ex piloti hanno condiviso la tua scelta e si sono dedicati all'insegnamento ai giovani piloti. Una scelta giusta?

MdB:
Rispetto a come abbiamo iniziato noi ai miei tempi, i ragazzi di oggi, grazie all'aiuto di campioni di un tempo e di istruttori preparati, riescono ad abbattere notevolmente i tempi per arrivare a ottimi livelli. Per un ragazzo che inizia la pratica del motocross è determinante, secondo me, arrivare a conoscere prima possibile i "trucchi del mestiere". Noi avevamo il classico amico che qualcosa "ci capiva" che ci dava consigli di massima, ma ora i tempi sono cambiati e per i giovani di adesso è più facile arrivare ad un certo livello. Queste figure professionali, secondo come la vedo io, danno anche un vero senso a come i piloti del futuro dovrebbero intraprendere la loro carriera. Tutti devono capire, e da subito le regole del gioco e di come poter crescere in fretta in un mondo di sport che richiede sacrifici ai massimi livelli.

XL:
Il tuo "rimetterti in gioco" a oltre quaranta anni è stata anche una lezione ai tuoi ragazzi

MdB:
Senza dubbio. Anche se con determinati

limiti legati alla mia professione, dato che non mi posso più permettere di fare il pilota a tempo pieno, ho cercato di far capire ai ragazzi che per ottenere qualche risultato bisogna sempre "dare" qualcosa. Anche solo rinunciare a una bella mangiata tra amici e a qualche ora di "baldoria" per prepararsi al meglio, significa fare sacrifici e questo, lo hanno capito e bene.

XL:
Ex piloti del calibro di Chicco Chiodi, Claudio Federici, Michele Fanton e molti altri si sono adoperati per insegnare ai giovani le loro esperienze cosi come hai fatto tu. Altre nazioni si impegnano di più a livello istituzionale con le federazioni nazionali che lavorano in maniera diversa dalla nostra. Come vedi il "sistema Italia" per quanto riguarda il motocross.

MdB:
Visti i risultati degli ultimi anni, sembra proprio che qualcosa non vada per il verso giusto. Penso che le istituzioni dovrebbero impegnarsi di più per far crescere i giovani e incentivare questo sport e soprattutto, credo che per far questo bisogna dare più spazio a quelle persone che il motocross lo hanno "mangiato" veramente. Per rispondere in maniera breve e anche diplomatica, dico che sarebbe ora di lavorare molto di più a livello pratico che a livello teorico e allora qualche risultato migliore di quelli raggiunti negli ultimi anni, di certo, potrebbe anche arrivare.

XL:
La struttura del Dal Bosco Racing, quanti piloti segue.

MdB:
In questa stagione il Team è composto da dodici elementi divisi tra le varie cilindrate e campionati, più il sottoscritto. Un bel numero che mi ha impegnato molto e che mi ha tolto spazio per la scuola cross ma che nel tempo disponibile ho sempre seguito e con la massima attenzione. Siamo verso il fine stagione e già si programma il prossimo futuro, sempre per migliorare.

XL:
Visto l'impegno che hai messo nel motocross di oggi e visto che segui praticamente da dentro tutti i campionati, cercando tra le liste dei partenti delle gare nazionali, ad oggi, vedi qualche nome che potrà salire presto alla ribalta del motocross internazionale?

MdB:
Per quanto riguarda il gruppo dei piloti che seguo, al momento non mi pongo nemmeno "il problema". Sono tutti alle prime armi e di conseguenza è praticamente impossibile stabilire se qualcuno di loro sarà in grado di "sfondare". Per quanto riguarda il panorama nazionale invece, farei una distinzione ben precisa. Fino alla fine del minicross, lo considero poco più che un "gioco" e penso, che è dal momento del passaggio alle ruote grandi che qualcuno può veramente mettere in mostra le caratteristiche che ha dentro. Personalmente vedo molto bene e mi piace molto il modo di guidare e lo stile di Joakin Furbetta e penso che potrà presto arrivare a risultati di prestigio. Ritornando al discorso dell'insegnamento da parte di qualcuno che ha mangiato molto fango e molta polvere, penso ed è ovviamente un parere personale e come tale discutibile, che in Italia mancano delle basi solide che dovrebbero inculcare nei giovani piloti i fondamentali di questo sport.

XL:
Le speranze che hai di "tirare fuori" qualche campione dalla tua scuola e dal tuo Team, quante e quali sono realmente.

MdB:
Le speranze sono molte e credo che prima o poi, qualche giovane arrivi in alto. Sono consapevole che il mondo sta cambiando ed è cambiato il modo di ragionare dei ragazzi in generale, che non hanno molta voglia di sacrificarsi. Per arrivare a crescere un pilota di ottimo livello servono tante componenti. Abbiamo visto nel passato tanti esempi e anche lo stesso Claudio De Carli, che per quanto mi riguarda è una delle persone di riferimento a livello mondiale, prima di raggiungere l'apice del successo ha "provato" tanti giovani fino al momento dell'arrivo di Antonio Cairoli. Per arrivare al successo serve il bravo manager, il bravo preparatore, ma soprattutto il pilota con la voglia di sacrificarsi e forse oggi, questa è la componente che manca nella stragrande maggioranza di tutti quelli che iniziano a fare motocross.

XL:
Supponiamo di aver trovato un ragazzino che ha del talento. Quale potrebbe essere il consiglio numero uno di Michel Dal Bosco per fargli capire bene come iniziare.

MdB:
Lavorare, lavorare duro e anche fuori dalla moto. Tutti i ragazzi vogliono girare in moto, lo prendono come il "divertimento" ma per arrivare in alto ci vogliono i sacrifici, quelli veri. Manca la mentalità giusta per capire che, per andare forte in moto, non basta andare in moto. Palestra, corsa a piedi, nuoto, sci di fondo e chi più ne ha più ne metta. Non bisogna lasciare nulla al caso. I risultati non arrivano per caso, arrivano grazie ai sacrifici, tanti e al sudore, tantissimo. Questa è la cosa che scriverei in fronte a tutti quelli che vogliono arrivare al successo. Al giorno d'oggi, è facile arrivare al mondiale, basta pagare l'iscrizione e si parte. Una volta non era cosi. Una volta c'erano 80/90 piloti pronti ad "azzannarsi" per la qualifica e questo bastava per creare la mentalità giusta, quella del sacrificio.

XL:
Aspettiamo in griglia i tuoi futuri campioni.

MdB:
CI vuole pazienza, fortuna e bravura. Spero, un giorno, di mettere in fila questo "terno" e di portare qualche nostro pilota ai massimi livelli.

LEATT
Asterisk
NITRO CIRCUS
100%
EMIG
MANOPOLE ODI-EMIG
UTENSILI MOTION PRO
ation.com
CASH BACK
FMF
SO. CALIF.
MOOSE RACING
RENTHAL
TwinAir
RACETECH

Velocista Per Caso

Alex Polita racconta la sua passione per il motocross, una carriera iniziata a ruote tassellate e ri-“piegata” sulle slick

Testo e foto: **Marco Benedetti**

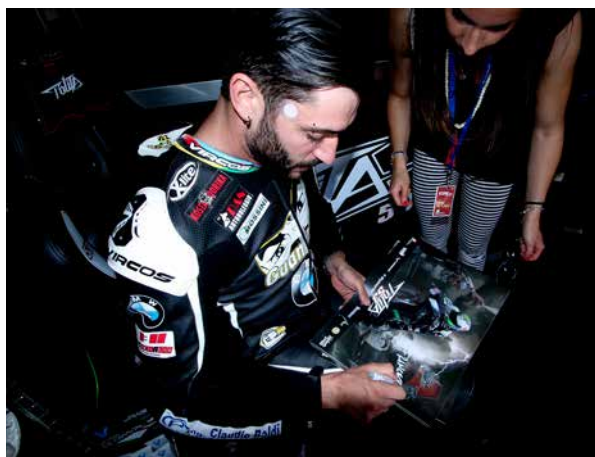
XL: Sappiamo che sei un grande appassionato di Motocross e che lo pratichi costantemente per allenarti. Cos'è il Motocross per te?

AP: Come dico sempre, io sono un velocista per sbaglio e il Motocross è il mio più grande rimpianto, perchè ho dovuto smettere per colpa di vari infortuni proprio sul più bello, quando mi giocavo i campionati italiani mini cross con un certo Antonio Cairoli.

XL: Quindi la tua è stata una carriera di alti e bassi nel mini cross.

AP: La mia carriera è cominciata proprio con il fuoristrada, avevo 6 anni quando papà Gianky ha smesso la sua carriera nella velocità e ha cominciato a portarmi a girare con il mini cross. Ho vinto subito il campionato regionale marchigiano per poi andare al campionato italiano. Ho vinto tanto ma niente di così importante che sia degno di nota. Gli infortuni hanno condizionato molto la mia carriera nel fuoristrada e alla fine ho dovuto smettere per colpa di una brutta caduta al crossodromo di Cingoli durante un allenamento dove mi sono rotto praticamente tutto: bacino, polso, spalla. E in più ho avuto un'emorragia interna che mi ha costretto a letto per 8 mesi.

XL: E da qui è iniziata la tua carriera nella velocità.

AP: Si, la mia carriera nella velocità è iniziata ufficialmente nel 2000 quando avevo 16 anni. Sono approdato subito nel campionato italiano ed europeo 125 con Aprilia. Le prime gare le ho sofferte un po perchè venivo dal Motocross dove comunque ero abituato a vincere, mentre qui facevo più fatica ovviamente. A fine stagione invece ho preso un bel ritmo

e ho fatto discrete gare al punto che il Team Campetella mi ha notato e ingaggiato per l'anno seguente, sempre per il campionato italiano ed europeo 125. Ho fatto anche dei test con il Team Italia per correre nel motomondiale 125 e tra i partecipanti c'erano anche Andrea Dovizioso e Michael Fabrizio. Sono stato il più veloce di tutti, però non avendo una gran quantità di denaro da mettere a disposizione è saltato tutto il progetto. Purtroppo in questo mondo servono i soldi per fare il salto di qualità!

XL: Quando hai incominciato a correre con i 4 tempi?

AP: Con grande rammarico per non aver potuto dimostrare nel Motomondiale il mio valore con le 2 tempi, nel 2002 ho corso con il team Trasimeno nella coppa Italia classe 600 Stock e ho vinto subito a mani basse: su 12 gare ne ho vinte 6, 4 volte secondo e 2 volte terzo partendo sempre dalla prima fila con 9 pole position! Nel 2003 sono approdato nel CIV sempre classe 600 e sempre con il Team Trasimeno, vincendo il campionato Under 21 e finendo quarto nella classifica generale. Nell'anno successivo sono passato alla cilindrata superiore, la 1000 Superstock, correndo sia il CIV che la coppa del mondo con Ducati ottenendo il mio primo podio mondiale! Nel 2005 ho vinto finalmente il campionato italiano Superstock 1000 in sella alla Suzuki del Team Celani, che poi mi ha portato a vincere il titolo più prestigioso della mia carriera: la coppa del mondo Superstock nel 2006! Nel 2007 ho esordito nel mondiale Superbike con poca fortuna, ho subito molti infortuni e la moto non era poi cosi competitiva. Quindi nel 2010 ho vinto il CIV classe Superbike in sella alla Ducati del Team Barni Racing. Attualmente corro nel CIV categoria Superbike con la squa-

dra GM Racing di Mirko Guandalini con una BMW S1000RR HP4, e anche quest'anno la sfortuna non è mancata tra qualche problema tecnico e qualche caduta.

XL: Una carriera invidiabile! Tua sorella Alessia che ruolo ha avuto nella tua vita sportiva?

AP: Un ruolo molto importante! Lei ha sempre fatto il tifo per me fin da quando correvo nel mini cross, io andavo a girare e lei era sempre con me nel camper, sempre presente nei campi di gara. Uscivamo da scuola, babbo ci veniva a prendere e andavamo ad allenarci. Mangiavamo un panino al volo, io entravo in pista e lei mi "dava" la tabella dei tempi. Ancora oggi mi dice che la velocità è stato un "ripiego" per me, lei mi vede ancora come un "crossista"! Poi ha cominciato a correre anche lei nella velocità e io sono diventato il suo tifoso numero uno!

XL: Anche tua sorella ha fatto molto bene con le 4 tempi!

AP: Diciamo che quando io ho iniziato ad affacciarmi al campionato del mondo lei ha iniziato a correre. Nel 2005 è stata campionessa europea della classe 600 Superstock e ha vinto anche 2 campionati italiani, sempre nella stessa classe. Proprio piano non andava! Dopo il suo infortunio dell'anno scorso, ho ancora più rab-

“Il **crossista** è un guerriero **in generale**, sei tu da solo con la **motocicletta** contro i canali, le **buche** e i salti”

bia dentro. La prima gara di quest’anno che si è disputata al Mugello, ho corso con una cattiveria agonistica che penso di non aver mai avuto prima!

XL: Per concludere, quali differenze hai trovato tra il mondo del Motocross e il mondo della velocità?

AP: La differenza più grossa è sicuramente quella tecnica, nel senso che nel Motocross anche se prendi una moto preparata da un team privato, comunque se ce l’hai nel poso riesci a fare la differenza. Invece nella velocità no, devi aver il team giusto con la moto giusta. Ci sono troppe varianti che influiscono sulla prestazione come le gomme, il motore e soprattutto l’elettronica.
Nel Motocross anche se vai pianissimo ti senti comunque il re del mondo. Nel momento in cui ti metti gli stivali, il casco

e i guanti ti senti...Gesù! Nella velocità no, devi spendere molti soldi per avere almeno una moto decente per divertirti. Un'altra grande differenza è l'ambiente che si respira nel paddock. E' molto tempo che non frequento l'ambiente del Motocross però credo che sia ancora genuino, seguo molti piloti su Facebook e su Twitter e vedo che sono molto "easy", alla mano. Mentre in un paddock della velocità che potrebbe essere tranquillamente quello del CIV, che altro non è che un semplice campionato nazionale, vedo che non ci sono rapporti, tutti se la tirano e questa cosa qui l'ho sofferta molto quando ho fatto il cambio dal fuoristrada alla velocità. Il crossista è un guerriero in generale. Sei tu da solo con la motocicletta contro i canali, le buche e i salti, e li fai solo se ce l'hai!

TWO TH

DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER L'ITALIA
INFOLINE 0428 40720 - MOTECRACING.IT

JT Racing

IL CATALOGO COMPLETO SU
WWW.JTRACINGUSA.IT

HOUSAND FIFTEEN MX COLLECTION

Kiara Fontanesi protagonista di Miss Cross

15/02/2013

La Regina del WMX protagonista di un format TV

LEGGI

Ecco i piloti iscritti al Mondiale MX

15/02/2013

Pubblicato l'elenco piloti ed i relativi numeri

LEGGI

Internazionali 2013 - L'ultima ad Arco di Trento

14/02/2013

Domenica si assegnano i titoli - di Offroad Pro Racing

LEGGI

Brutta caduta per Ryan Hughes

14/02/2013

Frattura alle vertebre per Ryno

Super Supercross

La manifestazione organizzata da Luca e Angelo Pellegrini ha fatto registrare il "sold out". Un evento da segnare in agenda per gli anni a venire.

Testo e Foto: **Enzo Tempestini**

È matematico e direttamente proporzionale. Se crei un evento crei uno spettacolo, se c'è spettacolo l'evento decolla. E questo è quanto è successo a Bagnolo Mella alle porte di Brescia per l'edizione 2014 della gara organizzata dalla famiglia di Luca Pellegrini. Una location perfetta, una serie di servizi impeccabili, un festa di contorno azzeccata, un tracciato spettacolare: questi gli ingredienti che hanno messo a bollire in pentola gli infaticabili ragazzi bresciani che sono riusciti a cucinare un piatto veramente appetitoso per le migliaia di persone che hanno partecipato a questa splendida manifestazione. E parliamo di "migliaia" vere, non parliamo di quelle "migliaia" che a volte, in manifestazioni più blasonate o tanto più "reclamizzate" con titoloni a "nove colonne", vengono distribuite sui vari comunicati stampa come se fossero "bruscolini" e che invece, ai botteghini, si sognano lontanamente. Alla

Angelo Pellegrini vola verso il successo della manifestazione organizzata in collaborazione con il fratello Luca, sopra le teste delle persone che hanno gremito tutti gli spazi a disposizione

serata bresciana hanno partecipato appassionati del supercross, famiglie al completo, teen-ager e anche tante persone di "una certa età". Questo a dimostrazione che, chi ha lavorato dietro le quinte per promozionare l'evento ha raggiunto e in maniera ottima l'obiettivo. Portare gente nuova a vedere il Supercross, questo è stato il target della premiata ditta "F.lli Pellegrini & C." e il bersaglio è stato colpito in pieno. Sold Out, tutto esaurito e "tutti esauriti" per gli scalmanati del free style e per i centauri del

Supercross. La Daboot ha riscaldato tutti i presenti con trick da capogiro dal primo all'ultimo momento dei loro ripetuti show, i piloti della Supercross Cup li ha mandati in ebollizione con gare tirate e appassionanti fino all'ultimo passaggio. Ci sono stati i vincitori delle varie manche e delle varie finali ma mai come in questo caso possiamo dire che hanno vinto tutti, organizzatori e pubblico, sponsor e addetti ai lavori, bambini e adulti. Ha vinto l'evento.

Thomas Ramette ha provato in tutti i modi a contrastare Pellegrini nelle due finali della Supercross CUP ma si è dovuto accontentare per due volte della seconda posizione.

Terzo gradino del podio per Davide De Bortoli che è stato autore di un'ottima prova disputata sempre a ridosso degli specialisti del supercross.

Fabio Ferrari e Davide De Bortoli in lotta durante la seconda manche. Il duello ha premiato Ferrari che si è aggiudicato il terzo posto di manche.

Killian Auberson ha vinto meritatamente la classifica assoluta della SX2 con due prove magistrali che lo avrebbero di certo premiato anche nella partecipazione alla finale della Supercross CUP

il neo "poliziotto" Michele Cervellin, campione europeo Supercross SX2 in carica, si è ben difeso a Bagnolo Mella conquistando il secondo posto assoluto

In occasione della "gara podistica sprint" riservata alle donne, sono stati chiamati a fare da "cartellini" Francesco Muratori (a sinistra)e Andy Winkler che per la gioia delle donne presenti a bordo pista si sono presentati in "topless".

finale in volata e bandiera a scacchi come in tutte le competizioni che si rispettino, anche nella "sprint" riservata alle donne.

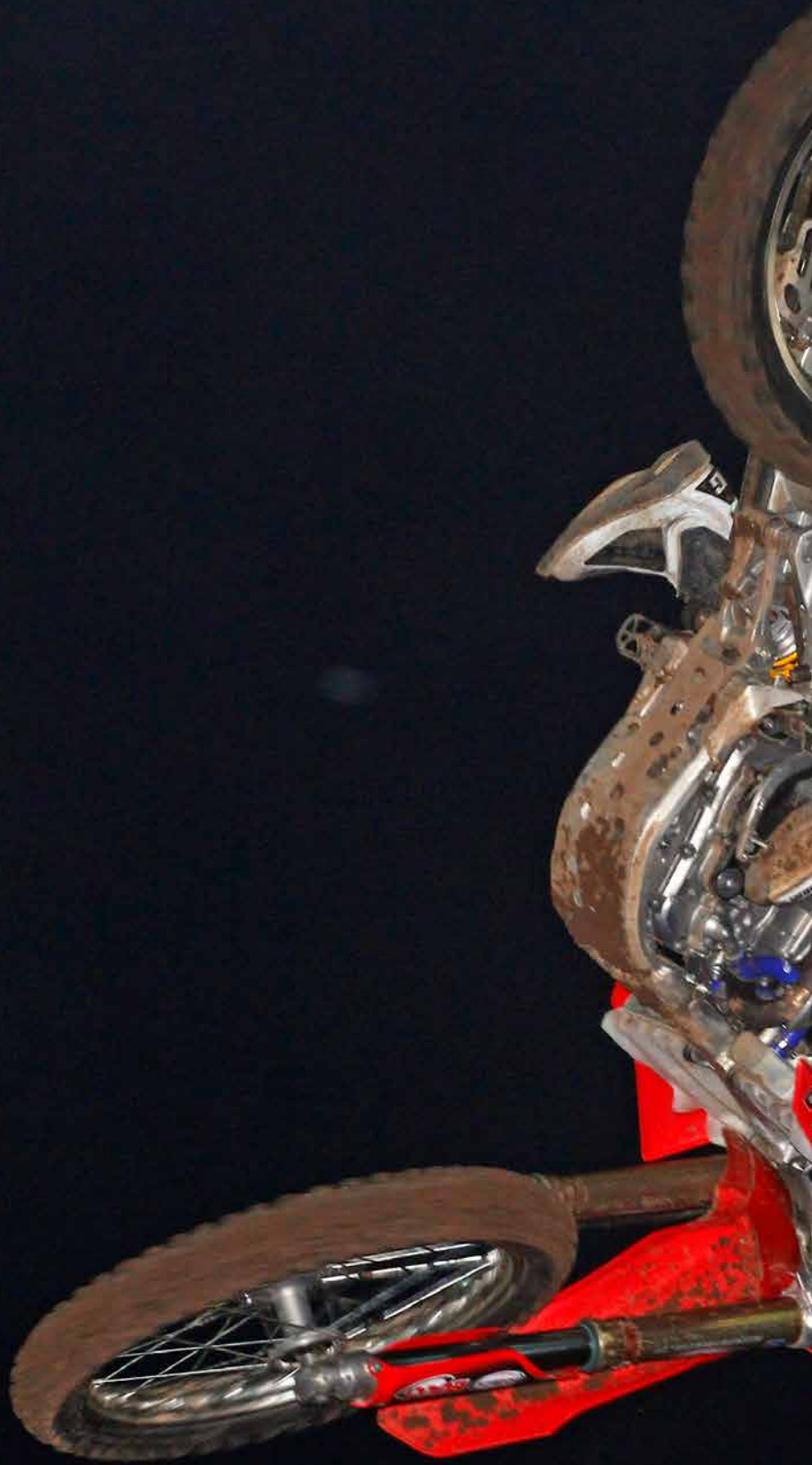
Dario Marrazzo continua la sua escalation di risultati e dopo le ottime prove disputate a livello nazionale è riuscito a mettersi in mostra anche nella prestigiosa serata bresciana.

Andy Winkler, in rappresentanza della Nikon, premia la vincitrice della corsa alla quale hanno partecipato 12 ragazze scelte tra il pubblico.

Andy Winkler è risultato vincitore della “whip contest” della serata. Con ampio merito ha sbaragliato la concorrenza con un ultimo salto “da paura”.

Il podio della SX2 con il vincitore Killian Auberson al centro, a sinistra Michele Cervellin (secondo classificato) e Dario Marrazzo (terzo classificato)

Davide De Bortoli, terzo classificato nella classifica assoluta della Supercross CUP

Thomas Ramette, è salito sul secondo gradino del podio della main class della serata.

SUPERCROSS CUP
LUCA & FRIENDS

412
DARRIET
525
CORDOVEZ
909
14
ROYAL
EN 153XK

radiovivafm
LA RADIO IN MOVIMENTO
www.vivafm.it

AXOSPORT
SUPERCROSS CUP
Xlite
SPORT
GoldenTyre

747
DUNLOP

RAMETTE
620
FIRST RACING
PIRELLI

KTM
929
X-lite
marzocchi
TECH

620
94
14
FIRST RACING
ABEL MOTO
SHOWA
ROYAL

I AM
THE ROLLING STONES

030.965055
NOLEGGIO
CALCINATO
030.965055
NOLEGGIO
CALCINATO

SAMUEL ZENI // MXGP
KAWASAKI TEAM SCOCCIA RACING

PHOTO: PAOLA CALONGHI

L'isola che non c'e'

Il mondiale Junior in gara unica, ha messo a dura prova tutti i giovani emergenti del panorama crossistico mondiale. USA, Germania e Francia, si sono aggiudicate le prime tre posizioni. L'Italia è sesta, lontana dal podio.

Testo e Foto: **Paola Calonghi**

Brian Moreu in azione. Il giovane talento francese, in sella al suo kawasaki 85, ha guadagnato punti preziosi per la sua squadra grazie ad un secondo posto in gara 1. Sempre nella prima manche si è aggiudicato i settecento euro del premio Fox Holeshot, decisamente un ottimo bottino.

Lierneux, Belgio, lo sguardo si perde fra distese di campi di un verde irreale, il cielo è un plumbeo presagio di pioggia. A rompere la monotonia rari paesini, tutti uguali, case di mattoni, giardini ben curati, ghirlande alle finestre. Fra tutta questa perfezione quasi inquietante cerchiamo la pista dove il giorno seguente dovrà svolgersi il Campionato del Mondo Junior. Ci aspettiamo una struttura imponente, dei paddock degni di questo nome e invece ci troviamo catapultati in una clima surreale. Roulotte, camper e tende paiono messi alla rinfusa, intorno solo un immenso pantano. Figure

Thoma Sileka e il suo stile inconfondibile. Spettacolare come sempre, il giovane lettone in questo mundialito si è dimostrato anche molto costante, aggiudicandosi due sesti posti nelle gare dedicate ai 125.

Il piccolo statunitense Jeremy Rayan, affronta la curva prima della pit lane. La sua condotta di gara è stata straordinariamente matura e gli ha permesso di salire sul terzo gradino del podio riservato ai 65.

nascoste dagli impermeabili camminano lentamente, il fango inghiotte i passi, attutisce i rumori. Sarà la suggestione di trovarsi nei luoghi della Battaglia Delle Ardenne, ma ci sembra quasi di essere in un accampamento della seconda guerra mondiale. Fa freddo, siamo infastiditi, ci chiudiamo alla possibilità di cogliere qualcosa che non sia il nostro disagio. La notte della vigilia è di acqua e di vento, una di quelle notti in cui dormire è fuori discussione. La pista del mattino seguente fa paura, le qualifiche vengono ritardate, l'aria umida è però carica di una straordinaria energia positiva. Improvvisamente iniziamo a vedere con il cuore e ci accorgiamo che il paddock è popolato di bambini di ogni età e razza, la nostra mente ascolta saluti in tutte le lingue del mondo, il rumore della pioggia è coperto da risate di ragazzini eccitati. Non è cambiato nulla dal giorno prima,

Brian Hsu stringe le sue medaglie d'oro, sembra quasi volersi assicurare che tutta questa stagione perfetta non sia stata solo un sogno.

Brian Hsu davanti e tutto il mondo alle sue spalle, anche qui a Lierneux il copione non è cambiato.

Fantasiosi, chiassosi e colorati. Fieri di essere italiani!

semplicemente abbiamo abbandonato il disincanto degli adulti e guardando con occhi diversi il grigio del fango si è stemperato nei mille colori delle maglie delle varie nazionali. In modo irrazionale ci sentiamo come sull'Isola Che Non C'è, non un luogo fisico, ma uno stato d'animo, siamo stati contagiati dalla capacità dei bambini di vedere e creare bellezza anche dove, apparentemente, la bellezza proprio non esiste. In ogni angolo di questo Mundialito, che tanto ci era sembrato sotto tono, riusciamo ora a cogliere poesia, vediamo campioncini affermati giocare fianco a fianco con pilotini di nazioni sconosciute, bellissime sorelline bionde sguazzare felici in pozzanghere nere come la pece. E' poesia lo sguardo fiero dell'unico pilotino rumeno mentre sfila con i colori del suo paese, l'inchino da samurai fatto al pubblico dai due rider giapponesi e lo schieramento indisciplinato e così latino dei nostri piloti durante la presentazione ufficiale. Anche nel preparco, prima di ogni gara, rubiamo immagini di tenerezza. Padri fradici di pioggia che tengono gli ombrelli sulla testa dei figli, come se con

Il cancelletto si specchia in un'enorme pozzanghera, in una pista trasformata in un acquitrino dal diluvio della notte precedente.

quel gesto potessero proteggerli da tutto e da tutti, fidanzatine che incoraggiano e consolano con la dedizione che solo i giovani amori possono avere e mini rider agitatissimi che cercano lo sguardo amorevole di madri solide come rocce. Poi inizia la magia, quella vera, i ragazzini si trasformano in piloti, gli sguardi dietro alle lenti a strappo si fanno seri, caschi colorati proteggono pensieri inquieti, le mani nervose disegnano rituali ormai consumati. Guardiamo i loro visi, così uguali nella tensione della gara, duecentoottantanove piloti di trentotto paesi diversi e un solo identico pensiero, dare il massimo in pista per sé e per la propria nazione, perché per i ragazzini le bandiere sono ancora importanti. Duecentoottantanove piloti, centoventi qualificati e per tutti ,quando il cancelletto scende, il gioco si fa maledettamente serio. Le due manche dei più piccoli con i 65 sono davvero avvincenti. Nella prima heat parte in testa Jett Reynolds. L'americanino è veloce e sembra un folletto verde sulla sua Kawasaki. Alle sue spalle è bagarre fra il mini fenomeno australiano Jet Lawrence, Jeremy Ryan e Jo Shimoda, la rivelazione dal Sol Levante. Sembra ormai tutto deciso quando, un giro dal termine, Jett Reynolds scivola, lasciando la vittoria a Lawrence. Quando si tratta di bambini, le emozioni scorrono libere sotto alla pelle e nessuno ha pudore di mostrarle. E così, alle lacrime disperate del piccolo Jett si mescolano quelle di gioia del ragazzino venuto da "Down Under". La seconda manche vede gli stessi protagonisti nelle prime posizioni ma, questa volta, a prevalere è il giapponesino Joe Shimoda, secondo Jett Lawrence che conquista così il titolo di campione del mondo, terzo Jeremy Ryan, made in USA. Andrea Bonaccorsi, l'unico nostro portacolori ad essersi qualificato in questa categoria, chiude

Ancora Brian Hsu, questa volta “in action”, una foto in più per omaggiare un ragazzino che sta diventando un vero campione.

Tre generazioni, una sola grande passione. La famiglia Everts al completo, incurante della pioggia, assiste alle gare del futuro del motocross.

con un venticinquesimo posto assoluto. E' una giornata strana, la pioggia battente lascia, a tratti, il posto ad un'illusione di sole, il fango si trasforma in pongo per poi tornare, all'improvviso, ad essere una trappola viscida. Insomma è uno di quei giorni dove tutto sembra possibile, dove le parole pronostico e favorito sono suoni privi di senso. Accade così che alla partenza della prima manche della classe 85, mentre tutti aspettano Roan Van De Moosdijk, Kim Savaste, Jago Geerts o Gianluca Facchetti, un ragazzino australiano inizi a correre forte e non si fermi più. Caleb Grotheus è un missile,gira in tempi mostruosi e accumula un vantaggio di mezza pista sugli avversari decisamente più titolati. Il suo sorriso incredulo alla fine della gara racconta più di mille parole. Così come parlano gli occhi pieni di lacrime di Gianluca Facchetti,solo dodicesimo, tradito dalla moto mentre tenta di andare a prendere Kim Savaste in terza posizione. Andrea Zanotti, molto bravo chiude ottavo e Paolo Lugana è decimo. Gara Due inizia sotto il diluvio,"Facchettino" scatta bene ed esce primo alla prima curva, poi, inspiegabilmente, fa qualcosa che davvero non gli appartiene, chiude il gas e si lascia sfilare da Haarup, Savaste e Lugana. La moto ora

Filippo Zonta sfreccia sul rettilineo di Lierneaux. Bravissimo come sempre, ma ma non fortunato, il ragazzo azzurro ha raccolto, in questa stagione, meno di quanto la sua determinazione e il suo talento meritassero.

è perfetta ma in qualche modo i problemi nella prima manche lo hanno “svuotato”, senza a sua spavalderia perde posizioni su posizioni, terminando settimo. Mentre lo guardiamo atterrare corto su salti in cui, normalmente, avrebbe whippato, pensiamo ad una frase di Peter Pan “Nel momento in cui dubiti di poter volare, perdi per sempre la facoltà di farlo» ma abbiamo anche la certezza che Gianluca tornerà a volare molto presto. Chi, invece, ha dimostrato di avere imparato a volare alto è Paolo Lugana, che chiude questa Heat con un terzo posto strepitoso e manca per un soffio il podio dei più forti del mondo. Sul gradino più alto di questo podio sale Kim Savaste, riscattando così la delusione della finale europea. Secondo assoluto è Caleb Grotheus e Mikel Haarup è medaglia di bronzo. Questi sono i numeri, quelli che entreranno negli annali. Ma poi ci sono cose che vanno al di là della mera cronaca ma che rendono unico questo sport e i suoi ragazzi. Ci sono gare come quella di Andrea Zanotti, che si è schierato con quaranta di febbre, gli occhi lucidi, le mani che a malapena riescono a stringere il manubrio. Andrea non ha mollato, mai, finchè una brutta caduta non gli ha reso impossibile terminare la gara. Il mundialito è

Josiah Natzke, neozelandese, è venuto dall’altra parte del mondo per combattere nel fango belga e si è decisamente fatto onore.

Coperto di fango e con il volto rosso di febbre. A volte gli eroi hanno gli occhi buoni di Andrea Zanotti.

anche questo intrecciarsi di storie e di alterni destini. E chissà se quando Brian Hsu vede il cartello dei 15 secondi, in gara uno, dentro di sé, sa già che il suo destino è quello di essere di nuovo sul tetto del mondo, ma questa volta guidando un 125. Che questo fosse l'anno della sua definitiva consacrazione l'avevamo già capito a Lommel, vedendolo vincere l'EMX 125, ma la sua superioriotà in questo FIM Junior Championship è stata devastante. Brian domina entrambe le manche, dall'holeshot alla bandiera a scacchi, agli avversari rimane solo la lotta per il terzo e quarto posto. Che fosse una giornata di sorprese Il'abbiamo già detto e i ragazzi più grandi non ci smentiscono. Alle spalle dell'inarrivabile "Taiwanese di Cremona" si piazza Gilberto Locurcio, pilota venezuelano con una Yamaha "prestata" dal Team italiano MR Racing. Il sudamericano gira con i tempi del primo ed è una vera rivelazione per tutti. Sul terzo gradino del podio sale lo svedese Alvin Ostlund, uno sconsolato David Herbreteau è solo quarto, ma i suoi saranno

Solo un'immagine di tristezza e fatica per Gianluca Facchetti. Un campione sa rialzarsi sempre dopo le cadute e le delusioni, e noi siamo sicuri che Facchettino tornerà a volare molto presto.

Paolo Lugana e Manuel Ulivi, rivali in pista, uniti dal tricolore.

comunque punti preziosi per la classifica a squadre. Ci sono anche i nostri ovviamente e si fanno valere. Riccardo Righi sembra davvero essere tornato quello di un tempo e chiude all'ottavo posto assoluto. Filippo Zonta è protagonista di un'ottima prima manche in cui è dodicesimo e di una sfortunata gara due, compromessa da una caduta in partenza. Purtroppo è stato un weekend difficile sin dalle qualifiche per Lorenzo Ravera che, dopo aver centrato le finali con la last chanche, al termine delle due manche sarà solamente ventiduesimo. E così cala il sipario su due giorni incredibili, il cielo mutevole non risparmia neppure le premiazioni, tutti corrono in una sala stampa che si trasforma in una casbah chiassosa e irrefrenabile. Hanno vinto gli USA, tanto per cambiare, hanno vinto senza vincere neppure una manche, ma sono una squadra vera, una macchia compatta e festante di rosso e blu. Seconda è la Germania, presa in braccio e trascinata da Brian Hsu sino all'argento. Terza è la Francia. Non hanno dominato nessuna gara,

Pettorina fuori e stile da supercross per l'americanino Marchbanks su Kawasaki.

Waves funamboliche e giornata da dimenticare per il nostro Lorenzo Ravera.

Lo stato più piccolo presente al Mundialito si è fatto comunque onore. Bravissimi Andrea Zanotti e Thomas Marini.

Thomas Marini ha fatto quello che ha potuto, dando il 100 % come sempre ma la pista belga non era proprio nelle sue corde e i risultati non sono stati eccezionali.

Quando si arriva vicini al tetto del mondo si può solo urlare di gioia e questo ha fatto Paolo Lugana al termine di una bellissima gara 2 che lo ha visto chiudere in terza posizione.

Gli occhi azzurri cielo dietro alle lenti, azzurri come i colori della sua Italia. Riccardo Righi è tornato e non ha più paura.

ma sono stati costanti ed è stato sufficiente. D'altra parte è un Campionato del Mondo un po' fatato, in cui hanno vinto un giapponese, due australiani, un danese, e un taiwanese con passaporto tedesco che vive sulle sponde del Po, non ci viene in mente definizione migliore per il termine "internazionale". Mentre andiamo verso casa guardiamo i trattori che liberano i camper e ci accorgiamo che i volti di tutti sono rilassati e sorridenti. Vinti e vincitori si rincorrono in questo acquitrino perso nel nulla e ci ricordano, ancora una volta, che il motocross, anche a questi livelli, è solo il meravigliso passatempo di bambini che giocano con il fango.

Per vincere bisogna essere squadra, gli USA sono uniti e sono d'oro ancora una volta.

La pit lane più folle, rumorosa, varipinta che ci sia. Una pit lane così puoi trovarla solo al Fim Junior Championship.

Andrea Zanotti passa a tutta velocità davanti alla pit lane in un’ottima gara uno che lo ha visto ottavo assoluto.

Kim Savaste, Caleb Grothues e Mikkel Haarup, due nordici ed un australiano hanno dominato la classe ottantacinque.

Nemmeno il diluvio spegne i sorrisi di, Brian Hsu, Gilberto Locurcio e Alvin Ostlund, i primi tre classificati della categoria 125

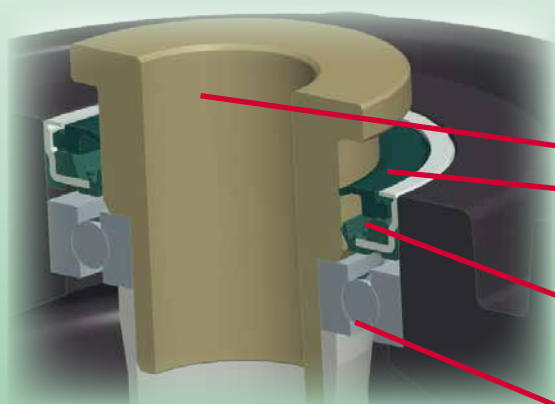
Quale miglior regalo per la vittoria di un bimbo se non una bellissima bicicletta? Jett Lawrence, scarpe infangate e faccia da monello, sembra pensare proprio questo.

Sistema rivoluzionario proteggi tenute forcella dal fango. Di facile montaggio senza necessità di smontare le stesse. Rimovibile. Realizzato in nuovissimo tecnopolimero brevettato SKF.

Codici: KIT-MS48KM, KIT-MS48WP, KIT-MS48S, KIT-MS50M, KIT-MS47S

Protegge il fodero della forcella, sostituisce il classico anello di metallo. Il suo design innovativo gli consente di essere applicato direttamente sulla forcella e chiuso mediante coppiglie. Realizzato in nuovissimo tecnopolimero brevettato SKF.

Codici: KIT-FS-50M, KIT-FS-KMZ, KIT-FS- SHO, KIT-FS-WP.

Distribuiti da: Innteck S.r.l. - Tel. 0173 612070 - Fax. 0173 363491 - info@innteck.com - www.innteck.com

KIT REVISIONE RUOTE di SKF!

- **Speciale distanziale ruota**
- **Schermo esterno fisso su distanziale: protezione da idropulitrice, no usura su distanziale, ridotto attrito**
- **Seconda tenuta: mescola speciale attrito ridotto, ulteriore protezione da eventuali trafilaggi a bassa pressione**
- **Cuscinetto alte prestazioni**

DISPONIBILI IN KIT:
SOLO TENUTE PER LA VOSTRA MOTO NUOVA
TENUTE CON CUSCINETTI PER LA REVISIONE

KIT CUSCINETTI RUOTA di SKF!

Cuscinetti a rulli: il prodotto d'eccellenza che ha reso famosa nel mondo SKF.

Disponibili solo cuscinetti oppure nel kit con le tenute per la revisione!

Distribuiti da: Innteck S.r.l. - Tel. 0173 612070 - Fax. 0173 363491 - info@innteck.com - www.innteck.com

Preparazione **fisica**

Minicross

di: **Roberto Manzaroli**

Il mondo di appassionati delle discipline motoristiche è sufficientemente ampio
e numeroso, più o meno preparato ed attento all'evolversi dello sport giovanile ed alla realtà del Minicross; dal semplice principiante al professionista del mondo della competizione, ma soprattutto da colui che prima di tutto riveste il difficile ruolo di genitore, pertanto vogliate prendere le considerazioni che seguono come semplici osservazioni per poterne trarre un buono spunto di riflessione e magari trovare il giusto approccio educativo con i vostri piccoli piloti.

IL SOSTEGNO DELLA FAMIGLIA VERSO LO SPORT

La famiglia, l'importante appoggio a cui fare fronte per coltivare il sogno ...senza questo concreto aiuto tutto svanirà e tutto sarà tremendamente difficile e complicato; la famiglia nel difficile ruolo di supporto deve gestire la tutela del figlio garantendogli quella maturazione sportiva senza eccessive pressioni e accompagnarlo nella continua crescita morale di colui che forse un giorno potrà competere per dei risultati confrontandosi con gli altri in gara, di chi lo considera un semplice svago e di chi forse preferirà altro ritenendolo più appagante ed interessante della moto.
Proprio da quest'ultimo punto e frequentando il mondo dello sport ho potuto riscontrare come tra i tanti motivi che spesso portano all'interruzione ed all'abbandono dei giovanissimi di una determinata attività sportiva ed un percorso socio educativo (Drop-Out) sono le forti pressioni esercitate su di essi dagli stessi genitori in quanto vorrebbero che il piccolo pilota/atleta giochi come loro desiderano, che riescano ove loro non hanno potuto e pretendendo spesso che sia per forza un campione senza permettergli di sbagliare o perdere; altre volte al contrario lo convincono che non ci riuscirà mai con il risultato di fargli svanire quel sogno che spesso li rende unici e soprattutto felici...lasciamoli crescere serenamente cercando di insegnargli ad amare lo sport che hanno scelto accontentandosi che sia semplicemente ciò che può essere... con tutti i suoi pregi e difetti, con le sue gioie, le sue paure e delusioni.

GENITORE POSITIVO E GENITORE PROBLEMA

L'"American Sport Education Program" stilò nel 1994 un piccolo vademecum

relativo ai codici di comportamento dei genitori nell'ambito dello sport giovanile secondo i quali il genitore è una risorsa positiva ed ha un atteggiamento costruttivo nei confronti del figlio quando:

- Incita e controlla le proprie emozioni
- E' presente con un atteggiamento di stima, sostegno e supporto
- Non da istruzioni al figlio durante la gara
- Rimane nell'area degli spettatori durante la competizione
- Non fa commenti sprezzanti e diffamanti nei confronti dei genitori, dei commissari e degli atleti del proprio Team e/o di altri
- Stimola l'autonomia del figlio
- Esercita una critica il più possibile obiettiva
- Riconosce limiti, bisogni ed intenzioni
- E' capace di osservare ed ascoltare
- Verifica che il proprio figlio si assuma le proprie responsabilità, rispetti le regole e l'avversario

Al contrario i genitori che possono frenare un sano e corretto sviluppo del figlio sono coloro che:

- Creano tensione per la gara
- Si prendono i meriti in caso di vittoria
- Lo valutano solo per i risultati
- Usano pressioni per manipolarlo
- Vedono solo pregi o difetti
- Utilizzano trucchi e sotterfugi
- Creano alibi ai figli incriminando fattori esterni
- Hanno troppe aspettative e creano pressioni inutili
- Non riescono ad essere imparziali ed obiettivi
- A fine gara ha comportamenti stupidi
- Vogliono umiliare l'avversario
- Pensano che il figlio non sia giustamente considerato nel gruppo

Il clima intorno ad un atleta è determinato soprattutto dalle persone che lo circondano, i bambini devono usare la competizione come un mezzo che permetta loro di conoscere cosa sono le gare, il sacrificio, le emozioni, le difficoltà, il confronto con l'avversario ed imparare ad affrontare la sconfitta, per crescere ed imparare dagli errori fatti; sono valori importanti che contribuiscono a migliorare la relazione con se stessi e con gli altri, aiutano ad accrescere l'autostima e conducono in modo naturale ad una maturità consapevole ed equilibrata senza mai dimenticare che l'obiettivo principale è il divertimento del figlio, la sua sana crescita morale e non solo la vittoria.
Alcuni di questi aspetti potrebbero essere motivo di grande ostacolo nella crescita e maturazione del proprio figlio e molto spesso inconsciamente neppure il ge-

nitore più attento e scrupoloso si rende conto di quanto gli occhi e la sensibilità di un bambino ci osservino, ci ascoltano, ci valutano e percepiscano il nostro comportamento condizionandolo profondamente nel suo modo di essere, nelle sue motivazioni e nei suoi stati d'animo.

SPIRITO DI SACRIFICIO

In un mondo come quello attuale, specie quello giovanile, che io chiamo "del telecomando" tutti vogliono tutto e subito senza fare fatica, in questa condizione è molto difficile riuscire nell'intento di educare al sacrificio ed alle difficoltà da superare per ottenere dei risultati; credo che sia una questione di educazione e cultura nella ricerca di quegli importanti valori che gli adulti dovrebbero sforzarsi di insegnare e quello che solo i grandi campioni dimostrano in pista e nella vita di tutti i giorni.
Esiste il "figlio di papà", quello con le moto ben curate e preparate (e ben venga in quanto forse potrà avere tutto il necessario per emergere) e il ragazzino che spera e confida solo nell'aiuto della famiglia che lo appoggia fronteggiando e privandosi di tutti i piccoli extra pur di assecondare la passione del figlio; entrambi dovranno una volta allineati fianco a fianco dietro ad un cancelletto di partenza cercare di giocarsela in gara e dimostrare il proprio valore in pista e fuori.

CONDIZIONE ATLETICA

Per quanto riguarda la condizione fisica devo constatare che alla luce dei Test effettuati i risultati confermano come la parte atletica sia molto trascurata specie dai giovanissimi piloti......non esiste sufficientemente la cultura e la mentalità della preparazione atletica, quella che permette di potere trarre divertimento e gioia alla guida della moto in pista ed in condizioni di sicurezza.....come dietro a dei risultati ci sia un grande lavoro, tanta dedizione ed impegno, è giustissimo allenarsi in moto è ovvio e ne trarrà notevole beneficio ma il livello atletico specie nella fase 9/14 anni è troppo basso e troppo lontano dagli standard degli altri sport.

UMILTA'

Molti giovani appena ottenuti i primi risultati di spicco si credono arrivati e si

montano la testa ....proprio dai grandi campioni che abbiamo dobbiamo prendere l'esempio... tanto sacrificio e dedizione ma soprattutto l'umiltà e la semplicità che li contraddistingue .....gli amici e la famiglia attenti a proteggere tali qualità ricordandogli sempre da dove sono partiti.

TALENTO

Esiste ed è una prerogativa molto importante in tutti gli sport ma sopravvalutarlo si correrebbe facilmente il rischio di "bruciarlo"; l'atleta dotato di talento è più esposto alle smanie di successo da coloro che intravedono in lui tutto tranne quello che è, una persona con le sue peculiarità, con pregi e difetti, con le sue qualità e con i suoi limiti, ognuno è semplicemente diverso e unico a modo suo, ognuno ha il suo modo di essere con il diritto di dare il proprio massimo secondo le proprie caratteristiche, i propri limiti e soprattutto secondo i propri tempi.
Alla luce di quanto emerge credo che un pilota dotato di talento vada seguito e gestito da vicino il più possibile, la sua carriera agonistica è generalmente breve, tutto passa velocemente, tanti sono i motivi di distrazione, ma creare tutti i presupposti per renderlo vincente richiede tempo, tanto e impegno continuo, specie dove il livello è alto.

AIUTO

E' molto importante sapere quanto aiuto è necessario per dare il giusto supporto; il tanto potrebbe ostacolare lo sviluppo quanto il non farlo con il rischio di mettere il figlio in condizione di non impegnarsi affatto nel cercare di raggiungere l'obiettivo negandogli l'opportunità di imparare a cavarsela da solo e non comprendere cosa è il sacrificio e quanto impegno è necessario per raggiungere certi traguardi.
I ragazzini che riusciranno a risolvere autonomamente determinate problematiche, adeguatamente proporzionate alle loro individuali capacità diverranno sicuramente molto più responsabili e maturi, riuscendo ad acquisire maggiormente le abilità necessarie al raggiungimento di buoni risultati.

TONY CAIROLI DOCET

Quando ero piccolo e facevo Minicross la mia famiglia non mi ha mai messo pressione, nessuno mi ha mai imposto niente, nessuno è mai stato duro con me; andavo a girare oppure a correre solo se ne avevo voglia, ho conservato questo spirito che è una componente importante ancora oggi: mi diverto nel fare quello che faccio, per me andare in moto è una gioia ed un piacere.
Il Motocross è uno sport molto duro e costa tanta fatica.
Oggi i ragazzini non sono molto propensi al sacrificio, pensano al social network, al computer, allo smartphone, ad avere l'abbigliamento figo, il casco e gli stivali alla moda; non si accontentano di una sola moto, vogliono il meccanico, il megacamper, ecc ...secondo me bisogna rimettere i piedi per terra e ripartire da altri valori anche se mi rendo conto che nella società attuale è molto difficile.

PREPARAZIONE Fisica

I Minicrossisti devono seguire un allenamento specifico adatto soprattutto alla loro età, alla loro costituzione muscolo scheletrica, al loro atteggiamento mentale ed all'approccio tecnico con il mezzo.... ma soprattutto devono giocare e divertirsi nello sport, quello da loro stessi scelto per pura e sana passione, condividendolo con i suoi amici e coetanei nel pistino vicino casa oppure in un vero tracciato cercando di imitare il campione preferito e magari sognando di essere un giorno sul gradino più alto del podio.
In questo periodo (7-14 anni) avranno luogo nel corpo del giovane pilota numerose e continue modificazioni biofisiologiche che renderanno di fondamentale importanza l'applicazione di dosati e mirati criteri di allenamento adeguatamente supportati da una corretta ed equilibrata nutrizione senza la quale si pregiudicheranno inevitabilmente i risultati della

seduta di allenamento e/o della gara venendo a mancare l'energia necessaria. Un ragazzino avrà spesso bisogno di molta comprensione da parte di chi gli sta accanto permettendogli di crescere serenamente e maturare senza eccessive pressioni e stress, le stesse che certi giovanissimi al contrario inizieranno a sentire pesanti ed eccessive fino al punto di perdere interesse e reagendo con comportamenti svogliati e superficiali, altri ancora invece continueranno a gareggiare demotivati e controvoglia solo per non correre il rischio di deludere le aspettative dei genitori o di chi li segue nell'ipotesi decidessero di interrompere l'attività.
I giovani piloti avranno sempre bisogno di nuove motivazioni e stimoli per impegnarsi ed essere impegnati.... chi non ha la capacità di prendersi delle responsabilità non sarà in grado di migliorare e divenire un buon pilota.... anche se raggiungeranno dei buoni livelli saranno i primi a mollare davanti a delle difficoltà, avranno paura di perdere ed inizieranno a gareggiare con un atteggiamento di difesa pensando a chi è dietro per difendersi e non a chi è davanti per superarlo, avranno sempre paura di fare degli errori, guideranno sempre tesi e contratti, bruceranno tantissime energie e rischieranno molto di più la caduta e/o l'infortunio.
In questa fase è molto importante fissare la giusta dose di allenamento; poiché esso è molto individuale e i ragazzini maturano a ritmi diversi sarà importante fissare aspettative ed obiettivi realistici e non irreali o irraggiungibili onde evitare il rischio concreto di causare motivi di ansia e frustrazione; se un ragazzino di 13 anni non vincerà una particolare gara non significherà che non potrà vincere più tardi nella sua carriera.
Non dimentichiamo mai che quello che per noi adulti è uno sport per molti bambini è e dovrà essere considerato un semplice e puro divertimento.
E' di estrema importanza curare le varie esperienze motorie che vengono di volta in volta proposte ai ragazzi, nei modi, nei tempi, adeguati alle qualità fisico-atletiche e che vadano dal facile al difficile, dal semplice al complesso con difficoltà sempre maggiori per sviluppare ed accrescere il bagaglio di esperienze motorie prima

e in competenze ed abilità specifiche poi. Le capacità coordinative rappresentano la base di una buona capacità sensomotoria di apprendimento; con questo concetto si vuole intendere che più è elevato il loro livello, minore sarà la velocità e la difficoltà con la quale vengono appresi movimenti nuovi o difficili e mettono l'atleta in grado di controllare con sicurezza ed economia le sue azioni motorie in situazioni prevedibili (Stereotipate) ed imprevedibili (Variabili) apprendendo movimenti sportivi in modo relativamente rapido.
Nei primi anni sarà importante e basilare proporre esercitazioni mirate allo sviluppo degli schemi motori di base e della sfera coordinativa generale con attività varie di pre-atletismo come la corsa avanti, indietro, skip, laterale, balzi, ecc indirizzate allo sviluppo della coordinazione intersegmentaria tra i vari segmenti corporei, della capacità di differenziazione, della coordinazione oculo-manuale e oculo-podalica, del senso ritmico, della capacità di reazione, della capacità di equilibrio statico-dinamico-in volo e di orientamento nello spazio proponendo attività di pre-acrobatica a corpo libero e su trampolini elastici.

In tale fase la pratica multidisciplinare sia di sport di squadra (Calcio, Basket, ecc) che a carattere individuale (Nuoto, Mountain Bike, BMX, Tennis, Sci, ecc) saranno in grado di migliorare notevolmente le qualità atletiche e di socializzazione offrendo al giovane l'opportunità di relazionarsi con i suoi coetanei nel caso esso scelga di fare parte di una squadra od un gruppo.
In conclusione ma di estrema importanza ricordarsi sempre di prestare la massima attenzione alla prevenzione degli infortuni indossando sempre prima di entrare in pista le protezioni esistenti in commercio, alle condizioni dei tracciati, al comportamento da tenere in pista specie nelle sedute di allenamento in presenza di piloti più veloci e grandi, alle segnalazioni ed allo stato di salute dei vostri piccoli atleti.

Buon Divertimento
Prof. Roberto MANZAROLI
www.fullgas1.com

MX Line
www.mxline.it
Off Road
Jersey

ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZATO

GARA & DOPOGARA

100% PRODOTTO E REALIZZATO IN ITALIA

VALENTI
Racing
MODEL YEAR
2014
RMZe 250
RMZe 450
Vi consiglia lubrificanti
NILS
PRENOTALA SUBITO DAL TUO CONCESSIONARIO.
MOTO DOTATE DI KIT AGGIUNTIVO SUZUKI-VALENTI: SERIE GUARNIZIONI, PISTON KIT, PASTIGLIE FRENO POSTERIORI, FILTRO ARIA, CONTAORE, CAVI DIAGNOSI (SOLO PER RMZe 450).

DA ALPINESTARS UNA SERIE DI PRODOTTI PER ACCONTENTARE TUTTI I PILOTI OFF ROAD.

TECH 5 BOOT

Sulla scia del successo degli iconici Tech 10 e Tech 7, il nuovo Tech 5 è uno stivale dall'avanzata struttura multi materiale e multipannello che rafforza ulteriormente la gamma Alpinestars di stivali top di gamma per cross e fuoristrada. Dotati di un innovativo telaio in microfibra, estremamente leggero e durevole, di un sistema a perno mediale biomeccanico per livelli d'eccellenza di supporto e stabilità nonché di estese ampie flessibili a soffietto, il Tech 5 offre una calzata di alte prestazioni ed elevati livelli di comfort e durevolezza.

- Tomaia realizzata in innovativa microfibra resistente all'abrasione con polimeri sintetici in zona dita. La microfibra usata offre elevati livelli di idrorepellenza, durevolezza e migliora la leggerezza. Il materiale assicura una calzata regolare sul lungo periodo, ed è facile da pulire e manutenere.
- Zone elastiche ridisegnate su tendine d'Achille e arco del piede in leggera microfibra per migliorare comfort, controllo e supporto.
- La struttura principale profilata in sofisticati polimeri avvolge la gamba dello stivale per garantire integrità strutturale e resistenza all'abrasione consentendo eccellenti livelli di flessione controllata.
- Placca tibiale a profilo anatomico in polimeri ad elevato modulo per una maggior resistenza ad impatti ed abrasioni. La placca consente maggior libertà di calzata e vanta un pannello con registro Velcro® per una chiusura più sicura e personalizzata.
- Il sistema a perno biomeccanico sul lato mediale unisce le parti superiore ed inferiore dello stivale offrendo flessibilità anteriore e posteriore e supporto strutturale. Sia i pannelli superiore interno che quello inferiore sono realizzati in polimeri specificamente formulati con superfici grip per massimizzare il contatto con la moto e migliorare la resistenza all'abrasione.
- Ghetta posteriore in TPR sopra il protettore polpaccio in TPU per offrire protezione e comfort.
- L'innovativo sistema di chiusura a gancio integra braccetti in polimeri e fibra di vetro a ponticelli di chiusura in alluminio ad elevata resistenza ad impatti per migliorare durevolezza e risparmio di peso.
  Il sistema di chiusura a gancio è dotato di memoria e di un sistema ad aggancio e sgancio rapido auto-allineante per una chiusura facile e precisa e una maggior sicurezza e prestazionalità alla guida. Tutti i ganci sono facilmente sostituibili. o Cinghiette gancio in TPU a profilo ergonomico per favorire elevati livelli di flessibilità anteriore.
- Innovativa scarpetta monopezzo in TPU bimescola iniettato dall'eccellente resistenza ad impatto ed abrasione ed insuperabili livelli di sicurezza. La scarpetta è rinforzata da una placca metallica interna e da una protezione dita co-iniettata in mescola più dura.
- L'esclusiva suola bimescola è integrata nella struttura multidensità a supporto della base del piede. La suola offre maggiori doti di durata, grip e sensibilità alla guida. La suola è sostituibile.
- Placca tallone in TPU collegata con la scarpetta e le parti in TPU laterali e mediali per offrire protezione e supporto.
- Soffice polischiuma abbraccia caviglie e collo del piede per assorbire meglio gli shock. Interno comfort interamente in tessuto.
- Soletta anatomica sostituibile in EVA con interno in tessuto nella parte alta.
- Lo stivale Tech-5 è certificato CE.

TECH 7

Evoluzione e rivoluzione per lo stivale Tech 7, creato da nuovi materiali e con tecnologie innovative per migliorare le prestazioni grazie a maggiori doti di leggerezza ed anatomia. Il Tech 7, certificato CE, migliora stabilità e flessibilità grazie al perno biomeccanico garantendo eccellente protezione alla caviglia. La struttura è studiata per un'interazione ottimizzata con cambio e comandi della moto; la chiusura è facile e precisa grazie a nuovi ganci.

- Struttura stivale studiata con avampiede anatomico e zona dita ribassata per migliorare la cambiata e il feeling con il freno posteriore.
- Innovativa protezione monopezzo bimescola iniettata che integra una piastra in acciaio e un protettore rigido alluce co-iniettato. La struttura è molto resistente ad abrasione ed impatti, migliorando la durevolezza generale dello stivale e il suo profilo.
- Nuova suola bimescola integrata senza soluzione di continuità nella struttura base per migliorare durevolezza, grip sulle pedane e feeling. Suola ed inserto pedane sono sostituibili.
- Tomaia realizzata in innovativa microfibra, flessibile e resistente all'abrasione. Zona superiore rinforzata in PU per aumentare idrorepellenza e durevolezza ed alleggerire lo stivale. Il materiale impiegato garantisce una calzata costante anche nell'uso prolungato, e facilità di pulizia e manutenzione.
- Protettore a placca ergonomica sul calcagno iniettata in polimeri altoresistenziali per proteggere dagli impatti. Dotato di sistema Alpinestars blade flex per un controllo più preciso ed una miglior protezione per tallone e tendine d'Achille, aiuta a prevenire le iperflessioni.
- Nuovo sistema di protezione caviglia in TPU con perno biomeccanico fra le sezioni inferiore e mediana dello stivale per aiutare a prevenire infortuni alla gamba grazie ad una dispersione progressiva delle forze torcenti.
- Placca tibiale e protezioni mediali Alpinestars in TPU realizzate in pezzo unico per una maggior stabilità ed integrità strutturale. La placca tibiale anatomica vanta un sistema a doppia chiusura con linguetta interna in microfibra fissata con Velcro® per una chiusura precisa mentre la placca superiore, robusta e durevole, è montata con un gancio regolabile di precisione.
- Il pannello mediale in TPU è dotato di un sofisticato inserto in gomma a nido d'ape, studiato per un eccellente grip sui fianchi della moto contestuale ad una protezione dagli impatti.
- Ampia apertura per la calzata – più comoda e garanzia di ampie possibilità di regolazione e supporto per il tallone.
- Innovativo sistema di chiusura dei ganci con ponticelli in alluminio ad alta resistenza, registri con memoria e sistema a sbloccaggio rapido autoallineante per una chiusura facile e precisa e migliori prestazioni alla guida. Le cinghie dei ganci sono realizzate in TPU per migliorare la flessibilità frontale. Tutti i ganci sono sostituibili.
- Zone a soffietto per tendine d'Achille e caviglia ridisegnate per migliorare comfort, controllo e supporto.
- Inserti in microfibra estesi per prevenire l'infiltrazione di acqua e sporco.
- Imbottitura interna in microfibra antiscivolo sul tacco per mantenere il piede in posizione.
- Rinforzi in schiuma morbida su caviglie e collo del piede per un comfort più durevole e maggior assorbimento degli impatti.
- Nuova soletta anatomica staccabile bimescola con strato superiore in EVA e Lycra per migliorare comfort e supporto, a garanzia di una giusta distribuzione dei pesi e di ulteriore rinforzo del tallone.
- Lo stivale Tech 7 è certificato CE, e vanta una struttura della suola unica, ad alta resistenza, che offre durevolezza e protezione.

TECH 8 RS

Lo stivale da cross Alpinestars Tech 8 RS torna ad evolversi, continuando ad eccellere come riferimento della categoria con l'inserimento di un nuovo stivaletto interno a dimensione piena per garantire calzata e comfort perfetti, oltre ad un innovativo sistema di chiusura a gancio per maggior comodità e precisione. Unendo le più recenti tecnologie protettive con materiali e design premium, il Tech 8RS non ha rivali per sicurezza e prestazioni sui percorsi più impegnativi; la suola a doppia densità ed elevato grip (esclusiva Alpinestars) è sostituibile. Grazie ad una lunga serie di titoli cross e supercross nazionali e mondiali, il Tech-8 amplia la sua iconica eredità.

- Tomaia realizzata in innovativa microfibra resistente all'abrasione con polimeri sintetici in zona dita. La microfibra usata offre elevati livelli di idrorepellenza, durevolezza e migliora la leggerezza. Il materiale assicura una calzata regolare sul lungo periodo, ed è facile da pulire e manutenere.
- Zone elastiche ridisegnate su tendine d'Achille e arco del piede in leggera microfibra per migliorare comfort, controllo e supporto.
- Placca tibiale a profilo anatomico in polimeri ad elevato modulo per una maggior resistenza ad impatti ed abrasioni. La placca consente maggior libertà di calzata e vanta un pannello con registro Velcro® per una chiusura più sicura e personalizzata.
- L'innovativo sistema di chiusura a gancio integra braccetti in polimeri e fibra di vetro a ponticelli di chiusura in alluminio ad elevata resistenza ad impatti per migliorare durevolezza e risparmio di peso.
- La placca polpaccio ad elevato modulo è studiata per avvolgere polpaccio e lato della gamba, e si integra con la placca tibiale per garantire protezione completa ed integrità strutturale
- Innovativosistemabilamapolimericasuplacchepolpaccioetibiapermigliorarecontrollodellaflessione,supportoecontrolloanterioreeposteriore
- Il pannello mediale in gomma scolpita a lunghezza piena offre ottimo grip ed è isolato da fogli d'alluminio per migliorare la resistenza al calore
- La piastra anatomica in acciaio temperato è ricoperta per iniezione all'interno della soletta per maggior sicurezza e supporto al pilota.
- Ampia ghetta in polimeri morbidi per un efficace isolamento della zona alta dello stivale contro l'ingresso di acqua e terra.
- Zona dita a basso profilo per migliorare controllo e sensibilità della zona cambio. Protezione sostituibile in TPU per kickstarter sullo stivale destro.
- Zone elastiche su tendine d'Achille e arco del piede per migliorare comfort, controllo e supporto.
- Protezioni in acciaio stampato su dita e tallone per migliorare protezione e durata della struttura stivale.
- Esclusiva suola grip in gomma Alpinestars a doppia densità con zona pedana rinforzata in mescola di polimeri duri per migliorare durata e comfort. La suola è completamente sostituibile.
- Lo stivale TECH 8 RS è certificato CE. Stivaletto interno
- Tutto lo stivaletto interno è realizzato in mesh traspirante 3D e materiali sintetici per un maggior supporto, e tessuto traspirante sulla zona caviglie.
- La caviglia è dotata di morbida imbottitura comfort traforata, ed integra inserti in gel regolabili antishock sulle caviglie. Gli inserti sono sostituibili.
- Soletta anatomica staccabile bimescola con avampiede polimerico e supporto arco in EVA. Interno tomaia tessile per supporto e comfort.

TECH 10

Il Tech 10, lo stivale di riferimento nel cross, è stato aggiornato con innovazioni come un sistema di chiusura a ganci leggero e durevole, e protettori caviglia anatomici per migliorare prestazioni già formidabili. Un pannello mediale dotato di avanzate protezioni in gomma migliora il contatto con la moto, mentre una struttura evoluta favorisce il feeling nel contatto con cambio e freno posteriore. Il Tech 10 è comodo fin dal primo giro, pur prendendosi cura dei campioni dal cancello di partenza fino alla bandiera a scacchi.

- Struttura stivale studiata con avampiede anatomico e zona dita ribassata per migliorare la cambiata e il feeling con il freno posteriore.
- Tomaia leggera che unisce pelle primo fiore con sofisticata microfibra e un guscio protettivo resistente alle abrasioni in TPU.
- Placca tibiale e protezioni mediali Alpinestars in TPU realizzate in pezzo unico per una maggior stabilità ed integrità strutturale. La placca tibiale anatomica vanta un sistema a doppia chiusura con linguetta in microfibra e Velcro® per una chiusura precisa e gancio leggerissimo e microregolabile. Protezione tibia dotata di sistema a lamelle in TPU studiata per prevenire le iperestensioni frontali ed offrire un miglior controllo delle flessioni.
- Design ergonomico innovativo per le zone di flessione mediali e laterali per supportare al meglio le zone anteriore e posteriore e contribuire alla prevenzione di forze torcenti dannose nella zona caviglia.
- Pannello mediale realizzato in pezzo singolo con polimeri formulati specificamente per una maggior stabilità ed integrità strutturale, che comprende inserti in gomma per il massimo del grip nel contatto con la moto ed una maggior resistenza all'abrasione.
- Protettori anatomici tallone in TPU per offrire resistenza agli impatti con l'innovativo sistema Alpinestars a lamelle sul posteriore in polimeri duri antishock per proteggere il tallone. Protezione posteriore contro l'iperestensione.
- Innovativa protezione monopezzo bimescola iniettata che integra una piastra in acciaio, un rinforzo in zona dita e un protettore rigido alluce co- iniettato. La struttura è molto resistente ad abrasione ed impatti, migliorando la durevolezza generale dello stivale e il suo profilo.
- Nuova suola bimescola integrata senza soluzione di continuità nella struttura base multidensità con supporto incluso. La suola offre durevolezza, grip sulle pedane e feeling di livello superiore.
- La soletta centrale è facilmente sostituibile; Alpinestars offre un servizio completo di risuolatura e riparazione dello stivale.
- Innovativo sistema di chiusura dei ganci con ponticelli in alluminio ad alta resistenza, registri con memoria e sistema a sbloccaggio rapido autoallineante per una chiusura facile e precisa e migliori prestazioni alla guida. Le cinghie dei ganci sono realizzate in TPU per migliorare la flessibilità frontale. Tutti i ganci sono sostituibili.

- Inserti in microfibra estesi per prevenire l'infiltrazione di acqua e sporco.
- L'interno in politessuto con schiuma 3D a celle aperte è dotata di antiscivolo in zona tallone per mantenere il piede in posizione corretta nello stivale.
- Lo stivale Tech 10 è certificato CE. RINFORZO CAVIGLIA INTERNO
- L'innovativo rinforzo biomeccanico interno è dotato di barre di torsione a C nelle zone mediale e laterale per controllare la rotazione di gamba e caviglia mantenendo libertà di movimento. Ricambi a calzata più ampia compresi nella confezione. Queste barre di torsione a doppio collegamento consentono al pilota un naturale movimento della caviglia con uno smorzamento progressivo delle forze torcenti in caso di caduta.
- Imbottitura protettiva in TPU su caviglie e tallone, area flessibile ultrasottile sull'avampiede per migliorare sensibilità e controllo.
- Nuova soletta anatomica staccabile bimescola in EVA per migliorare comfort e supporto, a garanzia di una giusta distribuzione dei pesi.

RACER BRAAP JERSEY

Dominate la pista con la Braap Jersey! Con maniche pre-curvate, tessuti leggeri ad elevata dispersione d'umidità studiati per lavorare con il corpo in posizione di guida, questa maglia è perfetta per affrontare le difficoltà di cross ed enduro. Scegliete da una gamma di colorazioni vistose ed originali e affermatevi, giro dopo giro.

RACER JERSEY, CARATTERISTICHE PRINCIPALI:

- Struttura politessuto leggera, durevole e ad elevata dispersione di umidità e sudore.
- Taglio allungato sulla schiena per una perfetta integrazione con pantaloni cross Alpinestars.
- Colletto elasticizzato in microfibra per migliorare comfort e vestibilità.
- Grafiche riportate per sublimazione resistenti allo scolorimento.
- Polsini elasticizzati.

RACER BRAAP PANT

I pantaloni Alpinestars Racer Braap, nuovo riferimento del settore, integrano un pannello elasticizzato in vita e gambe pre-curvate per un eccellente comfort e migliori prestazioni alla guida, manche dopo manche. Realizzati in un nuovo design dalla linea ergonomica; tutti i materiali sono stati scelti per ottimizzare peso, durevolezza e comodità.

RACER BRAAP PANT, CARATTERISTICHE PRINCIPALI:

- Ampio pannello elasticizzato posteriore per migliorare comfort e flessibilità a vita e fondo schiena.
- Robusta struttura politessuto/nylon. Ricoperti in PU per migliorare robustezza e durata.
- Estese aree in mesh leggero e ventilato, con inserti elasticizzati per una miglior vestibilità.
- Struttura gambe pre-curvata ed ergonomica per migliorare le prestazioni in posizione di guida.
- Rinforzi in nylon pesante in zona sella ed interno gamba offrono una resistenza all'abrasione di livello superiore.
- Pannelli interno gamba rinforzati in pelle per migliorare resistenza al calore, grip e comfort.
- Innovativa struttura ginocchio 3D e pannello di espansione nascosto studiato per accogliere protettori ginocchio.
- Loghi 3D in gomma iniettata.
- Robusta cerniera anteriore con chiusura ad automatico e regolazione vita a doppia linguetta.
- Comoda tasca interna sui fianchi per chiavi e monete.

RACER BRAAP GLOVE

Il guanto Alpinestars Racer Braap Glove integra una costruzione evolutiva e caratteristiche innovative per migliorare grip, durata e comfort. Guanto dallo stile aggressivo, offre una calzata personalizzata ed eccellenti prestazioni fuoristradistiche in ogni gara che farete.

RACER BRAAP GLOVE, CARATTERISTICHE PRINCIPALI:

- Struttura evoluta e quantità di materiale minimizzate danno origine ad un guanto incredibilmente leggero e comodo.
- Dorso in leggero Spandex monopezzo per un'eccellente flessibilità ed integrità strutturale.
- Palmo monostrato in scamosciato sintetico a traforatura intensiva per offrire traspirabilità ed eccellente sensibilità sui comandi.
- Struttura rinforzata del pollice per una maggior durevolezza; il pollice integra un inserto in Lycra® per migliorare la flessibilità.
- Rinforzi in scamosciato sintetico su medio e anulare per una maggior resistenza all'abrasione.
- Regolazione polso in Velcro® per una calzata sicura e personalizzata.
- Stampe siliconiche grip su dita e palmo per un maggior controllo sui comandi.
- Linguetta in scamosciato sintetico per una calzata migliore e più semplice.
- La struttura pre-curvata delle dita riduce l'affaticamento e migliora il comfort.

SPONSOR UFFICIALE GP D'ITALIA MOTOCROSS

- MAGGIORA 16/06/2013 -

SPHERA È PRESENTE NEL CAMPIONATO
DEL MONDO MOTOCROSS
CON ALESSANDRO LUPINO

SSANGYONG
SSANGYONG
www.dinnerevents.be
XL moto cross web magazine